

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

ANA LUCIA HERBERTS

**ARQUEOLOGIA DO CAMINHO DAS TROPAS:
estudo das estruturas viárias remanescentes entre os
rios Pelotas e Canoas, SC**

Orientador: Prof. Dr. Arno Álvarez Kern

Coorientadora: Prof^ª Dr^ª Elisabeth Zadora-Rio

Foto: Ricardo Almeida. Acervo: UFRJPHAN/SC

Porto Alegre

2009

ANA LUCIA HERBERTS

**ARQUEOLOGIA DO CAMINHO DAS TROPAS:
estudo das estruturas viárias remanescentes entre
os rios Pelotas e Canoas, SC**

Tese apresentada como requisito parcial e último à obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em História (PPGH) da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (FFCH) da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Versão revisada e corrigida.

Orientador: Prof. Dr. Arno Alvarez Kern

Coorientadora: Prof^a Dr^a Elisabeth Zadora-Rio

Porto Alegre
2009

Herberts, Ana Lucia
537a Arqueologia do Caminho das Tropas: estudo das estruturas
viárias remanescentes entre os rios Pelotas e Canoas, SC. / Ana
Lucia Herberts. / Porto Alegre: PUCRS, 2009.
538 f.; 30 cm.

Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio
Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, 2009.
Orientador: Prof. Dr. Arno Alvarez Kern.
Coorientadora: Profª Drª Elisabeth Zadora.
Banca Examinadora: Profª Drª Silvia Moehlecke Copé, Prof. Dr.
Artur Henrique Franco Barcelos, Prof. Dr. Klaus Peter Kristian Hilbert,
Profª Drª Beatriz Valladão Thiesen.
Referências Bibliográficas: f. 487.

1.Caminhos das Tropas. 2. Estruturas Viárias. 3. Arqueologia
da Paisagem. 4. SIG I. Kern, Arno Alvarez. II. Título.

CDD 981.65

Ficha catalográfica elaborada por Simone Naves – CRB 1/2271

ANA LUCIA HERBERTS

**ARQUEOLOGIA DO CAMINHO DAS TROPAS:
estudo das estruturas viárias remanescentes entre
os rios Pelotas e Canoas, SC**

Tese apresentada como requisito parcial e último à obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em História (PPGH) da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (FFCH) da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS).

Aprovada em 30 de março de 2009.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Arno Alvarez Kern (PUCRS)(Orientador)

Prof^a Dr^a Silvia Moehlecke Copé (UFRGS)

Prof^a Dr^a Beatriz Valladão Thiesen (FURG)

Prof. Dr. Artur Henrique Franco Barcelos (FURG)

Prof. Dr. Klaus Peter Kristian Hilbert (PUCRS)

*Dedico esta tese ao Zeca, meu amor,
pelo companheirismo ilimitado.*

*E aos meus pais, Erna e Omar, por
todo o apoio e incentivo.*

AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos são quase como um capítulo da tese, não apenas pelo volume de páginas escritas, mas, principalmente, pelas inúmeras pessoas e instituições que contribuíram para que esta pesquisa de doutorado se concretizasse e que não poderiam deixar de ser mencionadas.

Em primeiro lugar, agradeço ao CNPq por me conceder duas bolsas de pesquisa, uma de Doutorado no PPGH da PUCRS e outra de Doutorado Sanduíche na *Université François Rabelais* de Tours, França, viabilizando os recursos financeiros necessários para a realização desta pesquisa.

Agradeço ao Prof. Dr. Arno Alvarez Kern, meu orientador, por acreditar na proposta de pesquisa apresentada, pela confiança nos meus passos, pela liberdade que tive para desenvolver os estudos e, principalmente, por abrir as portas e mostrar o caminho que deveria seguir para estudar no exterior.

A Elisabeth Zadora-Rio, minha orientadora na França e coorientadora da tese. Não há palavras suficientes para expressar toda a minha gratidão pela atenção, carinho e hospitalidade recebida durante a estada no exterior. Agradeço pelo aprendizado, por me auxiliar na participação de vários cursos e eventos e por avaliar a tese de forma crítica.

Ao IPHAN, na pessoa do seu Superintendente, o arquiteto Ulisses Munarim, por oferecer o apoio institucional necessário à execução do projeto de pesquisa, acreditando na qualidade e na importância desta pesquisa, estabelecendo uma parceria de trabalho em prol da preservação dos remanescentes do Caminho das Tropas.

Ao Museu Histórico Thiago de Castro, em Lages, na pessoa da Presidente da Associação dos Amigos do Museu, Iáscara Almeida Varela, pelo apoio institucional recebido para guarda da documentação produzida nesta pesquisa.

À Secretaria de Educação de Lages, através de Sirlei Rodrigues e Ivana Michaltchik, pelo apoio na pesquisa.

Aos amigos, colegas e estudantes que deram uma “grande mão” nas etapas de pesquisa em campo como pesquisadores voluntários, sem os quais não teria conseguido realizar a prospecção arqueológica: Adelson André Brüggemann, Daniella Alves Talarico, Edmara Schuch, Edenir Baggio Perin, Edenir Espindula,

Elaine Arnold, Julia Massuchetti Tomasi, Kátia Espindula, Leticia Morgana Müller, Felipe Matos, Silvano Silveira da Costa e Yan Sant'ana Soares, que participou das sete etapas de campo. Obrigada a todos!!!

Mas, em especial, gostaria de deixar registrado aquele agradecimento à equipe que abriu picada, desbravou o Caminho das Tropas e percorreu quilômetros do Caminho sob chuva ou sol, frio ou calor intenso, sem desanimar: Adelson, Edmara, Silvano e Yan. Pessoal, valeu!!!!

Aos amigos e colegas historiadores e arqueólogos que revisaram e criticaram a tese quando ainda era um rascunho, dando ótimas sugestões e contribuições que foram fundamentais para o resultado final: Adelson André Brüggemann, Elisiana Trilha Castro, Fabiana Comerlato e Sirlei Elaine Hoeltz. O meu muito obrigada a vocês, minhas conselheiras, e, especialmente, ao meu amigo Adelson, companheiro de todas as etapas da pesquisa e a quem devo também o exame crítico e minucioso da tese!

A Julia Massuchetti Tomasi, estagiária e estudante de graduação em História, por aceitar o desafio de apreender a transcrever os documentos manuscritos, mostrando-se uma auxiliar muito interessada e dedicada na pesquisa. Valeu Ju!

Aos arqueólogos e professores do *Laboratoire Archéologie et Territoires* da *Université François Rabelais* de Tours, França:

A Xavier Rodier, pela discussão sobre a espacialização dos dados em SIG;

A Philippe Husi, pela discussão do uso de uma base de dados e da aprendizagem com o software 4D;

A Elisabeth Lorans, pela oportunidade de participar da escavação do sítio arqueológico de Marmoutier e pelas aulas de arqueologia urbana;

A Jean Baptiste Rigot, pela discussão e construção do modelo conceitual de dados e a modelização hipergráfica.

Aos meus colegas do *Master Archéomatique*, pelo companheirismo e amizade. Mas um agradecimento muito especial aos nossos queridos amigos franceses: Marie Queru e Gâel Simon, nas correções dos textos em francês, e Yann Couturier, um verdadeiro mestre, me ensinando a manusear o software *ArcGis* e a vencer os mistérios da informática. Obrigada a todos pelo carinho e apoio durante a nossa estada prazerosa na França!

Aos colegas do PPGH-PUCRS, que sempre ajudaram com as questões burocráticas de matrículas, entrega de documentos, relatórios e devolução de livros na biblioteca, além do companheirismo e da troca de experiências: Paulo Alexandre

da Graça Santos, Clarice Callegari Jacques, Adriana Fraga da Silva, Leticia Morgana Müller, Gustavo Peretti Wagner e Zelly Company.

Aos funcionários do IPHAN, em especial aos arqueólogos Edenir Bagio Perin e André Penin Santos de Lima, e aos arquitetos Ulisses Munarim, Marina Cañas Martins e Fabiano Teixeira dos Santos, além dos demais técnicos e funcionários com quem trabalhei junto na proposta de tombamento do Caminho de Tropas e pelas dicas, bibliografias, fontes, imagens, mapas, consulta ao acervo e discussões sobre o tema que enriqueceram a pesquisa.

Aos inúmeros funcionários dos arquivos e museus que me receberam com atenção, me instruindo na pesquisa e me dando dicas para encontrar os documentos, enfim, facilitando a pesquisa nos acervos: Arquivo do Estado de São Paulo (paleógrafo Aparecido Oliveira da Silva, Elen e Eduardo Verzoni), Arquivo Histórico Ultramarino (Fernando de Almeida), Arquivo Histórico Militar, Biblioteca Municipal Mário de Andrade (Ilda), Bibliothèque National de France, Biblioteca Nacional de Portugal (Maria Joaquina Feijão), Centro de Informação e Biblioteca em Educação, Direcção de Infra-Estruturas – Exército Português, Instituto dos Arquivos Nacionais - Torre do Tombo e Museu Paulista (Tatiana),

Gostaria de agradecer de uma forma muito especial às pessoas que conheci e aos amigos que fiz na região de pesquisa, principalmente na Coxilha Rica, e que sempre foram solícitos e hospitaleiros:

A Dona Salete Camargo de Oliveira e Aldo Correia de Oliveira, Seu “Aldinho”, da Fazenda Lageado Bonito, pela simpatia em nos acolher em seu lar, nos oferecendo sempre um pouso muito agradável, sem falar do mate, das roscas de polvilho, do pinhão na chapa, do café camargo, um lugar para não se esquecer! Seu Aldo, muito obrigada por guiar-nos na Fazenda das Contentas, na Casa Campos e no Raposo, mostrando-nos muitos sítios arqueológicos e compartilhando muitas histórias e saberes da região.

A Dona Helena do Amaral Eberle, do Bodegão, sempre atenciosa e muito hospitaleira, colaborando muito com a pesquisa de campo, seja pelas conversas ou pela hospedagem muito agradável e confortável, oferecendo pouso e refeições caseiras deliciosas, um ótimo lugar para se parar e ficar.

A Sebastião, Zaira Wolff e à filha Donizete, a “Zete”, da Estância do Velho Quilombo no Faxinal, pelos doces de compotas, os cafés, os mates, as frutas, as informações preciosas, as benzeduras para nos proteger dos perigos dos matos, enfim, a hospitalidade em nos receber. Zete, muito agradecida por guiar-nos diversas vezes e passar dicas importantes sobre o Passo Santa Vitória.

A Rui Spuldaro, da Fazenda Santa Maria, por colaborar com a pesquisa ajudando a arrumar hospedagem sem custo para a equipe de campo e pelas valiosas dicas sobre a Coxilha Rica.

A Robério Bianchini e Laelio Bianchini, o “Tio Lelo”, por ceder pouso para a nossa equipe em duas oportunidades na Fazenda Limoeiro, uma das belas fazendas centenárias da região!

Ao peão Lúcio Xavier, da Fazenda Limoeiro, sempre ajudando a equipe com os apetrechos de campo e nossa instalação na fazenda.

À família do Seu Antonio Nilton Ribeiro, à esposa Roseli e à filha Ana Jaqueline, caseiros da Fazenda Negreiro, sempre solícitos e hospitaleiros, nos aquecendo nos dias de frio intenso com bom mate e café, ajudando na preparação da pesquisa de campo e na limpeza do Cemitério Negreiro para a coleta de dados.

À família do Sr. Marcelino e Nilda Faccin, da Fazenda das Cotendas, pelo almoço saboroso, o fantástico café da tarde sempre revigorante, com os inesquecíveis bolinhos voadores, nas tardes geladas do inverno da região e pelas informações orais sobre os sítios arqueológicos da região do Raposo.

A Sérgio Arruda, proprietário da Fazenda Cajuru, por nos permitir pousar na sede da fazenda, um belíssimo casarão de 1865, imperdível de se conhecer.

À família do “Seu Zé”, esposa e filhos, caseiros da Fazenda Cajuru, pelo carinho e atenção, nunca deixando faltar nada durante a nossa hospedagem. Pelo saboroso churrasco, pela paçoca de pinhão e pela ajuda nas atividades de campo, auxiliando na limpeza dos sítios e ao seu filho por ter-nos guiado pela região.

A Antonio Almeida Bueno e esposa, moradores de Vacaria e com propriedade no Vigia, Capão Alto, por permitirem acessar e pesquisar o trecho do corredor de pedras e o Cemitério Escurinho, situados na sua propriedade.

À família do Seu Adair Branco, sempre prestativa, fornecendo informações importantes sobre a região.

A Paulo Broering e seu filho Paulo Broering Jr., da Fazenda Mont Serrat, por permitir acessar e pesquisar o trecho do corredor de pedras existente na sua fazenda.

Ao Sr. Lúcio Ataíde Marco, morador do São Jorge, pela entrevista concedida e pelas informações fornecidas.

E a todos os informantes e entrevistados que colaboraram com a pesquisa fornecendo dados à pesquisa: Susete de Oliveira, Florinda Garcia, Clóvis Silveira, Silvio Gabriel Xavier, Marlene Rosa, Davina Abreu de Melo, Nilvo Alves Neto e outros mais.

Gostaria de agradecer às diversas famílias de Lages que receberam a equipe de pesquisa, abrindo seus lares e ofertando muito mais que um pouso confortável, a amizade:

Ao amigo Edenir Erimar Espíndula e a esposa Kátia Espindula, a quem admiro muito, pelo carinho e dedicação, e que sempre acompanharam e auxiliaram na pesquisa, mesmo antes de começar o doutorado.

À Iáscara Almeida Varela e aos seus filhos Joana e Augusto, que sempre me receberam e acolheram em seu lar em Lages. Iáscara, muito obrigado por todas as fontes e dados de pesquisa que você compartilhou e as diversas dicas sobre a área pesquisada.

À família de Elusa Camargo Machado e Elvio Boeira Machado, e às filhas Gabriela e Mariana, que receberam a equipe de pesquisa com carinho, cedendo quartos, camas e tudo o mais, quando tivemos problemas com hospedagem e com o carro. Além de todo o auxílio com informações sobre a Coxilha Rica. Muito obrigada pela acolhida sempre calorosa!

À colega arqueóloga e doutoranda Adriana Fraga da Silva, pela troca de dados e materiais bibliográficos sobre o Caminho e pelas conversas sobre o tema.

Ao colega e arqueólogo André Luiz Jacobus, pelas sugestões pertinentes na elaboração do projeto de pesquisa e à recomendação dos documentos, fontes e acervos de pesquisa.

Ao amigo e colega Carlos Alberto Santos Costa, “Carlinhos”, obrigada pela criação da marca do projeto e pelo apoio na pesquisa.

Aos “Anjos da Guarda” da informática: Chico e Patrícia, sempre resolvendo os problemas com hardware e software (que não foram poucos). Fabiano Valente Sardá, pelas aulas de Access e pela resolução dos problemas técnicos com a Base de Dados. Alexsander Dauzeley da Silva, pelas soluções com as tabulações de Excel. E Ricardo Covolo Bórtoli, que ajudou muito numa hora de muita dificuldade com os programas.

A Paulo Leal, engenheiro cartógrafo do IBGE, pelas dicas e discussões sobre sistema de referência espacial cartográfico e questões de conversão do sistema de projeção dos mapas.

A Ana Glenda Oliveira Correa e Marta Fiss, pela revisão em inglês do *Abstract*.

Ao arquiteto Nery Luiz Auler da Silva, pelas indicações dos diversos sítios arqueológicos na Coxilha Rica e dados compartilhados comigo.

À secretaria do PPGH, em especial à Carla Helena Carvalho Pereira, pela

ajuda com as burocracias e documentos da pós-graduação.

Ao CEPA, em especial à secretária Márcia Lara da Costa, sempre prestativa e ajudando muito, principalmente no período em que pesquisei na Biblioteca do Pró-Prata.

Aos amigos de Porto Alegre, João Réus Nascimento da Silva e Claudia Marina Meira da Silva, “Joãozinho e Kakau”, pela amizade e pela hospedagem por inúmeras vezes em Porto Alegre, além de “quebrar os meus galhos” com as “coisas” da PUCRS. Obrigada pela amizade eterna!

Aos verdadeiros amigos de longa data de Santa Cruz, sempre preocupados e interessados no desenvolvimento do doutorado: Scheila e Alexandre Eidt e o pequeno grande Matheus (Ahhh Muleque!!!), Marta Luciane Beultke e a graciosa “Duda”, e Rogério dos Santos Neuwald, o “Peixe”. Obrigada pela amizade verdadeira!

A Carlos Eduardo Caldarelli e Solange Bezerra Caldarelli, da Scientia Consultoria Científica, por compreenderem e apoiarem o meu afastamento da empresa para realizar o doutorado, me desonerando das atividades profissionais e colaborando com o empréstimo de equipamentos para as atividades de campo.

Ao amigo e colega Rodrigo Lavina, por me emprestar diversos livros, dar “palpites” importantes para a pesquisa e cuidar do nosso apartamento durante a nossa permanência na França. Obrigada pela ajuda!

Aos amigos que administraram as contas e cuidaram das coisas que ficaram no Brasil: Adelson, Elaine, Leticia e Felipe. Muito obrigado pelos favores!

A Ernani Bahia, além de podólogo, um “guru espiritual”, apoiando com palavras e pensamentos positivos, acreditando, às vezes, mais do que eu na minha capacidade e no sucesso de vencer os obstáculos.

A Alexandre Girolometto, fisioterapeuta, por manter a minha coluna sob controle após horas e horas diante do computador, sempre atento às minhas dores, permitindo que eu continuasse a escrever e desenhar os mapas.

Um agradecimento super especial aos meus queridos “tios” do coração, Maria Clara Soares Vellinho e Wladimir Amaro Pereira Vellinho, que acompanharam com carinho todas as etapas do doutorado, oferecendo mais que um lar, mas um lugar tranquilo e confortável em Porto Alegre durante as minhas idas e vindas semanais para cursar as disciplinas. Além disso, nos hospedaram por diversos meses em Jurerê Internacional quando compramos a nossa casa e começamos uma reforma que parecia não terminar! Em Jurerê, escrevi a qualificação e fiz boa parte dos mapas. Obrigada por serem esses “tios” maravilhosos!

À minha família, em especial aos meus pais Erna Eugênia e Omar Alceu Herberts, que sempre me apoiaram e acreditaram no meu esforço, dando suporte para alçar os voos acadêmicos, compartilhando as minhas angústias e percalços e compreendendo as minhas ausências. Sem vocês eu não teria chegado lá!

A minha Vó Mathildes Caspari. Quando você partiu, estava na França e não pude me despedir. Vó, obrigado por sempre me apoiar e olhar por mim!!! A meu Vô Paulino Caspari que sempre torceu por mim.

Aos pais do Zeca, Adelina e Costa, que sempre rezaram e torceram muito para que o trabalho terminasse com muito sucesso.

Ao Zeca, meu marido, companheiro e amigo de todas as horas. Me acompanhou no Doutorado Sanduíche, ajudou na triagem dos documentos, nas pesquisas nos arquivos da Europa e na revisão da tese. Não há palavras suficientes para expressar o meu amor: Je t'adore!

E, finalmente, quero agradecer a todos aqueles que por ventura não estejam mencionados, mas que também foram importantes nesta etapa da minha vida. Muito obrigada!

CAMINHO

*Era um caminho que de tão velho, minha filha,
já nem mais sabia aonde ia...*

*Era um caminho
velhinho,
perdido...*

*Não havia traços
de passos no dia
em que por acaso o descobri:
pedras e urzes iam cobrindo tudo.
O caminho agonizava, morria
sozinho...*

Eu vi...

Porque são os passos que fazem os caminhos!

Mário Quintana

RESUMO

A presente pesquisa estuda o Caminho das Tropas sob o viés da arqueologia da paisagem, buscando compreender como o Caminho se materializou e formou a paisagem do Troperismo nos Campos de Lages, em Santa Catarina. Esta estrada foi aberta no século XVIII com a função de facilitar o transporte das tropas de gado vacum, cavalar ou muar dos locais de criação para os centros consumidores ou distribuidores. Nesta pesquisa, cujo recorte geográfico abrange os municípios de Lages e Correia Pinto, entre os rios Canoas e Pelotas, foram identificados e analisados os vestígios arqueológicos remanescentes do referido Caminho.

O desenvolvimento da pesquisa foi realizado através da aplicação de estratégias metodológicas que auxiliaram na análise e interpretação do arcabouço documental e dos vestígios materiais: pesquisa documental (textual, cartográfica e iconográfica) em diversos acervos arquivísticos do Brasil e exterior, prospecção arqueológica sistemática de trechos amostrais do caminho, registro das evidências arqueológicas do Caminho e das suas estruturas viárias numa ficha de cadastro especialmente elaborada para esta finalidade, aplicação da fotointerpretação de imagens de satélite, desenvolvimento de uma base de dados e estruturação de um Sistema de Informação Geográfica (SIG).

Os resultados obtidos permitiram compreender como o Caminho das Tropas e os corredores de muros de pedra foram construídos, apontando as variáveis ambientais, a necessidade, a função e o uso dos corredores, a origem da técnica de construção, a disponibilidade de matéria prima, a provável mão de obra empregada e a origem das fontes de financiamento.

Palavras-chave: Caminho das Tropas. Arqueologia da Paisagem. Estruturas Viárias. SIG.

ABSTRACT

The present research is a study made of the route named the “Caminho das Tropas”, under the point of view of the landscape archaeology. It aims to understand how did it materialize and form the landscape of the so-called “Troperismo” in the fields of Lages, state of Santa Catarina in the south region of Brazil. This route was opened in the XVIII century with the function of facilitating the transport of the cattle, horse or mule troops from the places where they were bred to the consuming or delivering centers. In this research, which geographic clipping includes the cities of Lages and Correia Pinto, between the Canoas and Pelotas rivers, the remaining archaeological vestiges of the related road have been identified and analyzed

The development of the research was carried through the application of methodological strategies that have given support to the analysis and interpretation of the documents and of the material vestiges: documentary research (in writing, cartographic and iconographic) in many archives in Brazil and abroad, systematic archaeological prospection of sampling from stretches of the route, register of the archaeological evidences of the “Caminho das Tropas” and of its structures in a form especially elaborated for this purpose, application of the photo interpretation of satellite images, development of a database and a Geographic Information System (GIS).

The results have allowed one to understand how the “Caminho das Tropas” and the corridors of rock walls have been constructed, pinpointing the environmental variables, the function and the use of the corridors, the origin of the construction technique, the availability of raw material, the probable use of payed workmen and the origin of the financing sources.

Key-words: Caminho das Tropas. Landscape archaeology. Road structures. GIS.

RESUME

Cette recherche étudie le Chemin des Troupeaux du point de vue de l'archéologie du paysage, en cherchant à comprendre comment le Chemin s'est matérialisé et a marqué le paysage du « Troperismo » dans la région de Lages, dans l'État du Santa Catarina, au sud du Brésil. Cette route a été ouverte au XVIII^e siècle pour faciliter l'acheminement du bétail, des chevaux ou mules depuis les lieux d'élevage jusqu'aux centres consommateurs ou distributeurs. Dans cette recherche, dont le découpage géographique inclut les villes de Lages et de Correia Pinto, entre les fleuves Canoas et Pelotas, ont été identifiés et analysés les vestiges archéologiques du Chemin.

Le développement de la recherche a été réalisé à travers l'application de stratégies méthodologiques mises en oeuvre dans l'analyse et l'interprétation du corpus documentaire et des vestiges matériels : recherche documentaire (sources écrites, cartographique et iconographique) dans diverses archives du Brésil et à l'étranger, prospection archéologique systématique d'un échantillon de tronçons du chemin, enregistrement des témoins archéologiques du Chemin et de ses structures routières sur une fiche spécialement élaborée à cette fin, application de la photointerprétation d'images de satellite, développement d'une base de données et structuration d'un Système d'Informations Géographiques (SIG).

Les résultats obtenus ont permis de comprendre comment le Chemin des Troupes et les couloirs délimités par des murs de pierre ont été construits, en indiquant les variables environnementales, la fonction et l'utilisation des couloirs, l'origine de la technique de construction, la disponibilité de matière principale, la main d'oeuvre probablement employée et l'origine des sources de financement.

Mots-clés : Chemin des Troupeaux. Archéologie du Paysage. Structures Routières. SIG.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da área de pesquisa no estado de Santa Catarina, sul do Brasil	34
Figura 2 - Exemplo de análise e fotointerpretação de ortofotocarta	106
Figura 3 - Exemplo de estrutura em modo formulário e em modo tabela do registro de “Cemitério” da BD-ArqCT	114
Figura 4 - Página inicial de abertura como atalho aos formulários/tabelas criados na BD-ArqCT	114
Figura 5 - Arquitetura dos relacionamentos entre as tabelas na BD-ArqCT.....	115
Figura 6 - Formalização do Modelo Conceitual dos Dados	118
Figura 7 - Localização dos caminhos abertos no Brasil Meridional nos séculos XVIII e XIX.....	125
Figura 8 - “Demonstração do Caminho que vai de Viamão the a Cidade de S. Paulo” de autoria do Sargento João Baptista, séc. XVIII	150
Figura 9 - Vista geral e detalhe do mapa “A Villa da Laguna e Barra do Taramandi na costa do Brasil e America Portuguesa a 1.ª aos 28°29’31” a 2.ª aos 29°51’5717 de latitud austral”, 1738	154
Figura 10 - Mapa que mostra a Capitania de Goiás e a região ao sul até o rio da Prata”, ca. de 1756.....	156
Figura 11 - Mapa “Planta do Continente do Rio Grande”, de 1780.....	157
Figura 12 - “Plano topografico do continente do Rio Grande e da Ilha de Santa Catharina”, de 1781	159
Figura 13 - Mapa e detalhe da planta produzida pelo Alferes Antonio José da Costa, em 1787	162
Figura 14 - “Mapa Corographico da Capitania de S. Paulo”, de 1791 e 1792	164
Figura 15 - Fragmento da “Carta Corographica da Capitania de S. Paulo”, de 1793	165
Figura 16 - Fragmento do “Mappa Chrographico da Provincia de São Paulo”, de 1837.....	167
Figura 17 - Visão geral e detalhe do “Mappa Chrografico da Província do Paraná”, de 1863.....	168
Figura 18 - "Acampamento noturno de Itararé", 1827.....	177
Figura 19 - Acampamento de tropeiro ao relento nos campos na região do Rio de la Plata, em 1821.....	178
Figura 20 - “Acampamento nas planícies de Guanambi”, 1845	179
Figura 21 - Acampamento de tropeiros em tendas às margens do rio Sorocaba.....	180
Figura 22 - Acampamento de tropeiros em Bom Jesus em viagem para abastecer o Hotel de Dona Tereza Baroni, chefiados por Jose Baroni, década de 1920	182
Figura 23 - Registro de pousos em rancho no Caminho entre Santos e São Paulo, 1839.....	183
Figura 24 - Registro de pouso em rancho: “Campeiros proprietários de tropas da Província do Rio Grande do Sul”	184
Figura 25 - Rancho de pousos de tropeiros: “Repos d’ une Caravanne”, 1822/1825.....	185
Figura 26 - Interior de um “Rancho de Tropeiros”, 1827	186
Figura 27 - Aquarela “Der Ranjo von Facanda dos Negros 3 MI von arêas nach Sº Paulo zu”, 1817/1818.....	187
Figura 28 – Registro de pouso em rancho: “Rancho unweit der Serra do Caraça”	188
Figura 29 - Galpão de tropeiros na Casa Campos, em Lages (SC).....	191

Figura 30 - Fragmento do mapa “Província de Santa Catharina”	204
Figura 31 - Detalhe da “Carta do Sul do Império do Brazil compreendendo as Províncias Rio Grande do Sul, Sª Catarina e Paraná” de 1885, indicando a localização do Passo do Pelotas e Santa Vitória	205
Figura 32 - “Caminho dos Órgãos” (ca. 1840)	211
Figura 33 - Ilustração “Rio Panahyba”, mostrando a travessia de um rio com mercadorias em canoas e as mulas a nado.....	212
Figura 34 - “Travessia do Rio Mampituba” com auxílio de canoa	213
Figura 35 - “Travessia do São Gonçalo para as charqueadas de Pelotas”, ca. 1820	213
Figura 36 - Tropa de muares atravessando um rio a nado.....	214
Figura 37 - Tropa de muares atravessando o rio Chapecozinho a nado, Chapecó (SC), em 1933.....	215
Figura 38 - Travessia de tropas vacum e cavalari a nado no rio Iguaçú, Porto União (SC), no início do século XX	215
Figura 39 - Travessia de gado por um rio com auxílio de canoas	216
Figura 40 - Passagem de tropa de animais a nado no rio Itajaí do Sul, em Rio do Sul (SC), década de 1920, local atual da Ponte Curt Hering	216
Figura 41 - “Passagem de um rio vadeável”, ilustrando a travessia a pé de um curso de água de nível baixo, com as mulas atravessando sem a carga e os escravos carregando a mercadoria.....	217
Figura 42 - Ilustração de uma tropa de mulas carregadas atravessando um rio a pé	219
Figura 43 - Travessia do rio Pelotas entre os Estados de Rio Grande do Sul e Santa Catarina pela tropa de mulas do Globo Rural no Passo Santa Vitória	220
Figura 44 - Mapa com a localização dos trechos A, B, C e D analisados do Caminho das Tropas	248
Figura 45 - Composição do modelo TIN.....	250
Figura 46 - Modelo em projeção 3D	251
Figura 47 - Mapa em projeção 3D com a localização dos cinco segmentos subdivididos do trecho A.....	252
Figura 48 - Registro fotográfico no subtrecho A1.....	253
Figura 49 - Mapa do subtrecho A1 com a localização dos pontos avaliados	254
Figura 50 - Registro fotográfico no subtrecho A1.....	255
Figura 51 - Vista geral e detalhe da área em curva no subtrecho A1 (pt-04).....	256
Figura 52 - Mapa das estruturas registradas no subtrecho A2.....	257
Figura 53 - Registro fotográfico do subtrecho A2.....	258
Figura 54 - Vista de trecho da senda larga e rasa do caminho	259
Figura 55 - Registro fotográfico no subtrecho A3a.....	260
Figura 56 - Área da curva fechada (pt-22).....	262
Figura 57 - Registro fotográfico no subtrecho A3a.....	263
Figura 58 - Mapa dos vestígios materiais do subtrecho A3 e dos dois percursos	264
Figura 59 - Registro fotográfico no subtrecho A3b.....	266
Figura 60 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A4	267
Figura 61 - Vista geral e detalhe do muro de arrimo na lateral direita do leito do caminho (pt-30).....	268

Figura 62 - Registro fotográfico no subtrecho A4.....	269
Figura 63 - Registro fotográfico no subtrecho do pt-35.....	270
Figura 64 - Mapa em projeção 3D com a localização da parte inicial do segmento do subtrecho A5.....	271
Figura 65 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-36 e pt-49.....	272
Figura 66 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-36 e pt-38.....	274
Figura 67 - Registro fotográfico dos pontos pt-41 e pt-42.....	275
Figura 68 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pt-46 e pt-48.....	277
Figura 69 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-50 e pt-68.....	278
Figura 70 - Registro fotográfico dos pontos pt-50 e pt-54.....	279
Figura 71 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-56 e pt-68.....	281
Figura 72 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-69 e pt-83.....	282
Figura 73 - Área do anexo ao caminho na Comunidade do Faxinal.....	284
Figura 74 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-73 e pt-80.....	285
Figura 75 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-84 e pt-94.....	287
Figura 76 - Registro fotográfico do subtrecho A5, pontos pt-84 e pt-86.....	288
Figura 77 - Registro fotográfico do trecho entre os pontos pt-85 e pt-94.....	289
Figura 78 - Registro fotográfico dos pontos pt-92 e pt-93.....	290
Figura 79 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-95 e pt-102.....	291
Figura 80 - Registro fotográfico do subtrecho A5, pontos pt-98 e pt-99.....	292
Figura 81 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-103 e pt-105.....	293
Figura 82 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-103 e pt-104.....	294
Figura 83 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-106 e pt-110.....	296
Figura 84 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-106 e pt-109.....	297
Figura 85 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-111 e pt-129.....	299
Figura 86 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-112 e pt-125.....	300
Figura 87 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-130 e pt-135.....	302
Figura 88 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-136 e pt-141.....	303
Figura 89 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-130 e pt-136.....	304
Figura 90 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-142 e pt-151.....	306
Figura 91 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-152 e pt-161.....	307
Figura 92 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-162 e pt-165.....	308
Figura 93 - Registro fotográfico do ponto pt-166.....	309
Figura 94 - Detalhe do mapa “São Sebastião do Arvoredo” apresentando o trecho B.....	314
Figura 95 - Registro fotográfico do entroncamento do trecho B.....	315
Figura 96 - Vista geral do corredor do trecho B instalado entre as elevações do terreno.....	316
Figura 97 - Vista geral do corredor do trecho B com área úmida.....	317
Figura 98 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-01 e pt-09.....	318
Figura 99 - Registro fotográfico do trecho B entre os pontos pt-03 e pt-08.....	319

Figura 100 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-10 e pt-14.....	320
Figura 101 - Área alargada no rio Penteadado.....	321
Figura 102 - Vista geral do rio Penteadado.....	322
Figura 103 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-15 e pt-19.....	323
Figura 104 - Registro fotográfico do trecho B entre os pt-15 ao pt-21.....	324
Figura 105 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-19 e pt-22.....	325
Figura 106 - Detalhe do mapa “São Sebastião do Arvoredo” apresentando o trecho C.....	329
Figura 107 - Vista geral do Pouso São Jorge.....	330
Figura 108 - Mapa dos pontos avaliados no trecho C entre os pontos pt-01 e pt-13.....	331
Figura 109 - Registro fotográfico do trecho C, entre os pt-01 e pt-04.....	332
Figura 110 - Registro fotográfico do trecho C entre o pt-06 e pt-13	334
Figura 111 - Registro fotográfico do trecho C entre os pontos pt-16 e pt-17	335
Figura 112 - Mapa dos pontos avaliados no trecho C entre os pontos pt-14 e pt-15.....	336
Figura 113 - Registro fotográfico do trecho C entre os pontos pt-19 e pt-23).....	338
Figura 114 - Mapa dos pontos avaliados no trecho C entre os pontos pt-17 e pt-27.....	339
Figura 115 - Detalhe do mapa “Coxilha Grande” apresentando parte do trecho D	341
Figura 116 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-01 e pt-03	342
Figura 117 - Registro fotográfico do trecho entre os pontos pt-03 e pt-06	344
Figura 118 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-02 e pt-06	345
Figura 119 - Registro fotográfico do trecho entre os pontos pt-06 e pt-09.....	346
Figura 120 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-07 e pt-15	347
Figura 121 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-10 e pt-12.....	348
Figura 122 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-14 e pt-15.....	349
Figura 123 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-16 e pt-20	350
Figura 124 - Registro fotográfico do trecho D entre os dos pontos pt-17 e pt-18.....	351
Figura 125 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-19 e pt-22.....	352
Figura 126 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-22 e pt-26	353
Figura 127 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-23 e pt-26.....	354
Figura 128 - Muro de pedras no Caminho Novo, trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto	363
Figura 129 - Registros fotográficos de cavalgadas nos corredores.....	365
Figura 130 - Mapa da área da proposta da APA Coxilha Rica.....	366
Figura 131 - Vista geral dos corredores em áreas de campo aberto e sobre as coxilhas onduladas.	368
Figura 132 - Taipa bem elaborada com bom acabamento, com cobertura e alinhamento reto.....	373
Figura 133 - Taipa com aspecto simples, sem acabamento superior e não muito sólida	374
Figura 134 - Diferença no uso de blocos rochosos de basalto na taipa	375
Figura 135 - Perfil de uma taipa de pedra.....	379
Figura 136 - Taipa quanto à técnica construtiva	380
Figura 137 - Taipa com uso de grandes blocos na base.....	380

Figura 138 - Exemplos da arquitetura de muraria em Portugal: muro autoportante construído em alvenaria de pedra seca, com função de vedação de terreno	383
Figura 139 - Detalhe e vista geral dos cerrados de muros feitos em taipa de pedra na Ilha Terceira, Açores.....	384
Figura 140 - Vista geral das áreas de pastagens cercadas e estrada murada na Ilha Terceira, Açores.....	385
Figura 141 - Imagem classificada, uso e ocupação do solo da Coxilha Rica	390
Figura 142 - Mapa de solos da Coxilha Rica	391
Figura 143 - Mapa de declividade do campo limpo no cambissolo da Coxilha Rica	394
Figura 144 - Mapa de declividade do campo sujo no neonitossolo háplico da Coxilha Rica.....	395
Figura 145 - Processo erosivo em solo exposto no interior de um corredor	396
Figura 146 - Área de alargamento no trecho A, pt-86	400
Figura 147 - Área com alargamento no corredor no trecho A	401
Figura 148 - Área de alargamento no trecho A, pt-163	403
Figura 149 - Cavalgada atravessando um riacho montados a cavalo na região da Coxilha Rica	407
Figura 150 - Fotos aérea do Passo Santa Vitória	410
Figura 151 - Detalhe da área de travessia do rio Pelotas e a foz do rio dos Touros	412
Figura 152 - Travessia do arroio Carazinho sobre leito rochoso	414
Figura 153 - Travessia do arroio Carazinho	415
Figura 154 - Vista geral da área de travessia do arroio Cará, cercada por taipas de pedra, e no centro a ponte de alvenaria	416
Figura 155 - Travessia do arroio Cará	417
Figura 156 - Detalhe da travessia do arroio Cará.....	418
Figura 157 - Comitiva atravessando o espriado do rio Penteado em período de leito baixo.....	419
Figura 158 - Vista geral do local de travessia do rio Penteado em período de chuvas.....	420
Figura 159 - Área de travessia do rio Penteado	421
Figura 160 - Vista geral da área de travessia do rio Penteado com o alargamento do corredor e imagem do sobrevoo aéreo	423
Figura 161 - Travessia do rio Pelotinhas	425
Figura 162 - Tropa de gado atravessando o Passo do rio Pelotinhas	426
Figura 163 - Exemplos de estruturas de drenagem da Estrada (inacabada) do Paraibuna em Minas Gerais	428
Figura 164 - Desenho de um dreno situado no trecho A (pt-136), detalhando a sua construção na taipa	430
Figura 165 - Drenos do trecho A.....	431
Figura 166 - Drenos do trecho A.....	433
Figura 167 - Drenos do trecho B.....	434
Figura 168 - Drenos dos trechos C e D.....	435
Figura 169 - Detalhe de interrupção no corredor com muros de taipa de pedra desconstruídos para a travessia de curso de água no pt-19 do trecho B.....	439
Figura 170 - Detalhe de interrupção no corredor com muros de taipa de pedra desconstruídos em área de banhado, no pt-23 do trecho C	440

Figura 171 - Exemplos de caminhos calçados no Brasil	442
Figura 172 - Imagens da Calçada do Lorena.....	443
Figura 173 - “Negros calceteiros” no Rio de Janeiro, em 1824.	445
Figura 174 - Vista geral e detalhe da área calçada no subtrecho A1 (pt-03).....	446
Figura 175 - Vista ampla da curva calçada no acesso entre o rio Pelotas e o Complexo do Registro Santa Vitória, margem catarinense, no subtrecho A1 (pt-03)	446
Figura 176 - Planta baixa da área calçada no subtrecho A1, pt-03.....	447
Figura 177 - Exemplos de caminhos com vestígios formados por sendas	449
Figura 178 - Exemplos de sendas no Caminho das Tropas.....	450
Figura 179 - Croqui do local com sendas e amontoados de pedras no subtrecho A2	452
Figura 180 - Sendas registradas nos trechos do caminho analisados	453
Figura 181 - Detalhe do efeito do pisoteamento do gado no solo com desgaste e evidência de blocos rochosos em um saleiro.....	456
Figura 182 - Formas de amontoamento de pedras no leito do caminho.....	457
Figura 183 - Secção transversal de um caminho, representando corte, desaterro, aterro e arrimo.....	459
Figura 184 - Exemplos do caminho pré-colombiano na Bolívia em terreno íngreme com o uso de corte e muro de contenção	460
Figura 185 - Detalhe de estrutura de corte e arrimo de pedras no Caminho Novo, segmento Ouro Branco – Ouro Preto	460
Figura 186 - Exemplo de corte de talude na Calçada do Lorena no Caminho do Mar	462
Figura 187 - Muros de arrimo e corte de barranco nos trechos de caminho analisados.....	463
Figura 188 - Muro de arrimo instalado na margem de um córrego, no trecho C (pt-5)	464
Figura 189 - Trechos com muro de taipa de pedra soterrada, apresentando-se como falso arrimo no subtrecho A5	465

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Tipos e quantidade de sítios arqueológicos históricos registrados em Santa Catarina.....	43
Quadro 2 - Número de sítios registrados em Santa Catarina por macro-regiões.....	43
Quadro 3 - Sítios arqueológicos históricos registrados no interior de Santa Catarina por município	44
Quadro 4 - Número e categorias funcionais dos sítios registrados na UHE Pai Querê – margem catarinense.....	45
Quadro 5 - Sítios arqueológicos históricos registrados no município de Lages.....	45
Quadro 6 - Acervos pesquisados em instituições brasileiras e estrangeiras.....	108
Quadro 7 - Relação das fontes da base cartográfica empregada no SIG-ArqCT.....	120
Quadro 8 - Fragmento do “Itinerário da Cidade de S. Paulo para o Continente de Viamão”	142
Quadro 9 - Fragmento do “Tranzitos por honde Marchou a Infantaria de Voluntarios Reaes desta Cidade de São Paulo para o Exercito do Sul”	144
Quadro 10 - Relação comparativa das referências geográficas segundo a produção cartográfica dos séculos XVIII e XIX.....	169
Quadro 11 - Relação comparativa das referências geográficas e distâncias de percurso segundo as fontes primárias.....	172
Quadro 12 - Lista de locais e condições de pousos segundo as fontes primárias	175
Quadro 13 - Comparativo das referências hidrográficas e as suas condições de travessia, no trecho entre os rios Pelotas e Canoas	210
Quadro 14 - Extrato da “Estatística Política e Civil - Estradas” da Província de São Paulo.....	238
Quadro 15 - Trechos do Caminho das Tropas estudados e quantidade de pontos levantados	357
Quadro 16 - Relação dos trechos analisados com a respectiva extensão dos trechos e a proporção de corredor	367
Quadro 17 - Alargamentos de corredor: locais de ocorrência e dimensões (largura máxima e área total)	399
Quadro 18 - Características dos drenos registrados nos trechos A, B, C e D percorridos e analisados	436

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Variação da largura do corredor nos trechos A, B, C e D	369
Gráfico 2 - Medida da largura mínima, máxima e a média dos corredores por trecho	370
Gráfico 3 - Variação da altura do muro de taipa entre os trechos estudados.....	376
Gráfico 4 - Variação da largura superior do muro de taipa entre os trechos estudados	377
Gráfico 5 - Variação da largura da base do muro de taipa entre os trechos estudados	377
Gráfico 6 - Relação entre largura da base e altura da taipa	378
Gráfico 7 - Diferença entre largura da base e a altura da taipa	379
Gráfico 8 - Categoria de uso e ocupação do solo a partir da comparação das classes com base em suas áreas	390
Gráfico 9 - Classes de solos e áreas correlacionadas na Coxilha Rica	391
Gráfico 10 - Classes de declividade na Coxilha Rica e áreas ocupadas por classe.	393
Gráfico 11 - Classes de declividade x cambissolo na Coxilha Rica	395
Gráfico 12 - Formato dos drenos registrados nos trechos de corredores analisado	432
Gráfico 13 - Distribuição do formato dos drenos registrados por trecho estudado.....	432

LISTA DE TABELA

Tabela 1 - Classes de declividade	393
-----------------------------------------	-----

LISTA DE SIGLAS

SIGLA	DEFINIÇÃO
AESP	Arquivo do Estado de São Paulo
AHM	Arquivo Histórico Militar
AHU	Arquivo Histórico Ultramarino
ArqCT	Arqueologia do Caminho das Tropas
BC	Biblioteca Central Irmão José Otão
BD-ArqCT	Base de Dados Arqueologia do Projeto Caminho das Tropas
BMMA	Biblioteca Municipal Mário de Andrade
BN	Biblioteca Nacional
BNF	Bibliothèque National de France
BNP	Biblioteca Nacional de Portugal
BPP	Biblioteca do Pró-Prata
CAC	Cartografia Assistida por Computador
CEPA	Centro de Ensino e Pesquisas Arqueológicas
CIBEC	Centro de Informação e Biblioteca em Educação
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CNSA	Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos
DEM	<i>Digital Elevation Model</i> - Modelo de Elevação Digital
DIEP	Direcção de Infra-Estruturas – Exército Português
DSG	Diretoria de Serviço Geográfico
DTM	<i>Digital Terrain Model</i> - Modelo Digital de Terreno
FCC	Fundação Catarinense de Cultura
FUNCITEC	Fundação de Ciência e Tecnologia do Estado de Santa Catarina
GIS	Geographic Information System
GPS	<i>Global Positioning System</i> - Sistema Global de Posicionamento
HBDS	<i>Hypergraph Based Data Structure</i>
IAC	Instituto Açoriano de Cultura
IANTT	Instituto dos Arquivos Nacionais - Torre do Tombo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICR	Instituto Coxilha Rica
IHGSC	Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina
INBI-SU	Inventário Nacional de Bens Imóveis Sítios Urbanos Tombados
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LAT	Laboratoire Archéologie et Territoires
MARSUL	Museu Arqueológico do Rio Grande do Sul
MCD	Modelo Conceitual de Dados
MFD	Modelo Físico dos Dados
MINC	Ministério da Cultura
MP	Museu Paulista
MU	Museu Universitário Prof. Osvaldo Rodrigues Cabral
MUAE	Museu Universitário de Arqueologia e Etnologia
NUPArq	Núcleo de Pesquisas Arqueológicas
PASAP	Projeto Arqueológico de Santo Antônio da Patrulha
PPGH	Programa de Pós-Graduação em História
PRONAPA	Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas
PUCRS	Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
RAPM	Revista do Arquivo Público Mineiro
SAB	Sociedade de Arqueologia Brasileira
SENATRO	Seminário Nacional sobre Tropeirismo
SGBD	Sistema de Gestão de Base de Dados

SGBDR	Sistema de Gestão de Base de Dados Relacional
SIG	Sistema de Informação Geográfica
SIG-ArqCT	Sistema de Informação Geográfica do Projeto Arqueologia do Caminho das Tropas
TIN	<i>Triangulated Irregular Network</i> – Rede Irregular de Triângulos
UDESC	Universidade do Estado de Santa Catarina
UFPR	Universidade Federal do Paraná
UFR	Université François-Rabelais.
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UnC	Universidade do Contestado
UNIPLAC	Universidade do Planalto Catarinense

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	30
1 ARQUEOLOGIA HISTÓRICA E O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS	38
1. 1 AS PESQUISAS ARQUEOLÓGICAS EM SÍTIOS HISTÓRICOS EM SANTA CATARINA	40
1. 2 ESTUDOS DE CAMINHOS NO BRASIL MERIDIONAL: PANORAMA DAS PESQUISAS HISTÓRICAS E ARQUEOLÓGICAS	49
2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS PARA O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS	58
2. 1 APORTES TEÓRICOS PARA O ESTUDO DE PAISAGENS NA ARQUEOLOGIA	59
2. 1. 1 Arqueologia Espacial	62
2. 1. 2 Arqueologia Ambiental, Geoarqueologia e as ciências paleoambientais.....	64
2. 1. 3 Arqueologia da Paisagem	67
2. 2 AS CONTRIBUIÇÕES DA ARQUEOLOGIA PARA O ESTUDO DE CAMINHOS E ESTRUTURAS VIÁRIAS	72
2. 3 PROPOSTA METODOLÓGICA PARA O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS	96
2. 3. 1 Definições iniciais: picadas, caminhos, estradas... ..	97
2. 3. 2 Procedimentos metodológicos de campo	102
2. 3. 3 Análise e fotointerpretação das imagens de satélite	105
2. 3. 4 Pesquisa documental textual, iconográfica e cartográfica	107
2. 3. 5 Estruturação do Sistema de Gestão de Base de Dados Relacional: BD-ArqCT	111
2. 3. 6 Desenvolvimento do Sistema de Informação Geográfica: SIG-ArqCT.....	115
3 CANASTRA DE DOCUMENTOS: FRAGMENTOS DA HISTÓRIA DO CAMINHO DAS TROPAS A PARTIR DAS FONTES DOCUMENTAIS	122
3. 1 PANORAMA HISTÓRICO DO CAMINHO DAS TROPAS	123
3. 2 OS PRIMÓRDIOS DO CAMINHO DAS TROPAS	127
3. 2. 1 A abertura da picada e a viagem inaugural.....	127
3. 2. 2 O estado da primeira picada e a retificação do caminho	131
3. 2. 3 Manter aberto ou fechar o caminho? A importância do caminho.....	133
3. 2. 4 O ressarcimento das despesas e a cobrança de impostos	136
3. 3 ITINERÁRIOS, ROTEIROS E MAPAS: A DESCRIÇÃO DO TRAÇADO E DA REGIÃO.....	138

3. 3. 1 Itinerários e roteiros	138
3. 3. 2 A representação do caminho na cartografia	147
3. 3. 3 Tempo e distância de viagem.....	170
3. 3. 4 Pousos	174
3. 4 PASSAGENS FLUÍDAS: A TRAVESSIA DOS RIOS, A CONFORMAÇÃO DOS LIMITES TERRITORIAIS E A DEFESA CONTRA OS INIMIGOS	193
3. 4. 1 A conformação dos limites territoriais.....	193
3. 4. 2 A defesa do passo contra os inimigos.....	199
3. 4. 3 Travessias de cursos de água.....	206
3. 4. 4 Os passos e as formas de travessias.....	210
3. 5 MANUTENÇÃO E MELHORIAS DO CAMINHO	222
3. 5. 1 Ações a cargo dos moradores	223
3. 5. 2 Ações governamentais	228
3. 5. 3 Recursos para custeio das despesas.....	237
3. 6 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS DOCUMENTOS ANALISADOS	241
4 PROSPECÇÃO ARQUEOLÓGICA NO CAMINHO DAS TROPAS.....	246
4. 1 TRECHO A: ENTRE O RIO PELOTAS E O BODEGÃO.....	249
4. 1. 1 Subtrecho A1: senda estreita	253
4. 1. 2 Subtrecho A2: corredor e senda	256
4. 1. 3 Subtrecho A3: dois traçados	258
4. 1. 4 Subtrecho A4: leito de estrada, corte de barranco e arrimo.....	266
4. 1. 5 Subtrecho A5: corredor de taipa e estrada municipal	271
4. 1. 6 Avaliação e considerações do Trecho A	310
4. 2 TRECHO B: ENTRE A FAZENDA CIPÓ E A FAZENDA SÃO LUÍS	313
4. 2. 1 Avaliação e considerações do Trecho B	326
4. 3 TRECHO C: REGIÃO DE SÃO JORGE – ENTRE A CAPELA SÃO JORGE E A FAZENDA CAPOEIRINHA	328
4. 3. 1 Avaliação e considerações do Trecho C	340
4. 4 TRECHO D: FAZENDA MONT SERRAT – RIO PELOTINHAS	341
4. 4. 1 Avaliação e considerações do Trecho D	355
4. 5 CONSIDERAÇÕES DOS TRECHOS ESTUDADOS	356
5 ANÁLISE DAS ESTRUTURAS REMANESCENTES DO CAMINHO DAS TROPAS NA PAISAGEM: DISCUSSÃO E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS.....	360
5. 1 CORREDOR COM MURO DE TAIPA DE PEDRA.....	362
5. 1. 1 Proposta explicativa dos corredores.....	383

5. 2 ALARGAMENTO DE CORREDOR.....	398
5. 3 TRAVESSIA DE CURSOS DE ÁGUA	406
5. 3. 1 Travessia do rio Pelotas: o Passo Santa Vitória	409
5. 3. 2 Travessia do arroio Carazinho	413
5. 3. 3 Travessia do arroio Cará	416
5. 3. 4 Travessia do rio Penteadado: um passo no alargamento.....	419
5. 3. 5 Travessia do rio Pelotinhas	424
5. 4 ESTRUTURA DE DRENAGEM.....	427
5. 4. 1 Dreno e vala.....	429
5. 4. 2 Interrupção no corredor para drenagem	437
5. 5 ÁREA CALÇADA.....	441
5. 6 SENDA	448
5. 7 AMONTOAMENTO DE PEDRAS	454
5. 8 CORTE DE BARRANCO E ARRIMO	458
5. 9 ANÁLISE DO CAMINHO DAS TROPAS.....	466
CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES	475
REFERÊNCIAS.....	487
APÊNDICES	519
APÊNDICE A - Ficha de registro de estruturas físicas do Caminho das Tropas ...	520
APÊNDICE B - Relação dos pontos avaliados nos trechos analisados	523
ANEXOS	531
ANEXO A - Documento: “Projeto de Beneficiamento de 30 léguas do Caminho do Sertão que ha na Estrada que segue desta Capitania para o Rio Grande”	532
ANEXO B - Planta da Mangueira do Passo Santa Vitória	537



INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Os nossos caminhos são inumeráveis, mas
incertas são as nossas estadias.
Saint-John Perse

Esta pesquisa tem como objeto de estudo central o Caminho das Tropas sob o viés da arqueologia da paisagem. Este Caminho foi uma das redes viárias abertas no século XVIII no Brasil Colonial, estabelecendo a ligação entre as Capitâneas de São Paulo e Rio Grande do Sul, interligando-se com as vias terrestres existentes no território meridional. A sua principal função foi a de facilitar o transporte das tropas de gado vacum, cavalariagem ou mulo dos locais de criação para os centros consumidores ou distribuidores do país.

O interesse pelo tema surgiu no ano de 2004, a partir dos projetos de pesquisas arqueológicas desenvolvidos no planalto catarinense, como pesquisadora da Scientia Ambiental, para fins de licenciamento de um empreendimento do setor de geração de energia elétrica, a Usina Hidrelétrica Pai Querê (CALDARELLI, 2004), no vale do rio Pelotas.

O contato com a região da Coxilha Rica em Lages permitiu a aproximação e o conhecimento de um rico patrimônio arqueológico muito bem conservado e caracterizado pela diversidade de sítios arqueológicos, tanto pré-históricos (acampamentos, sítios líticos, lito-cerâmicos a céu aberto, estruturas escavadas, oficinas líticas de lascamento, abrigos sob rocha, funerários, etc.), quanto históricos (registro, taperas, cemitérios, corredores, passos, fazendas, capelas, serrarias, etc.).

A relevância histórica da região da Coxilha Rica é tão grande que há uma proposta no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) tramitando desde 2001 para tombamento junto ao Ministério da Cultura do Caminho das Tropas no trecho localizado em Lages, sob o título “Remanescente do Caminho das Tropas em Lages”, conforme o relatório “Cultura no Brasil 2001” (MINC).

O processo de tombamento foi efetivamente iniciado em 2007 com a execução da “Instrução do Dossiê Preliminar de Tombamento dos remanescentes dos caminhos das Tropas na Região da Coxilha Rica, Lages/ SC” (PEREIRA, 2007). Na sequência, foi realizado o primeiro inventário, pesquisa e mapeamento para a “Introdução de Dossiê de tombamento emergencial do Caminho das Tropas na Região de Coxilha Rica (Lages/SC)” (SILVA, 2008).

Na esfera municipal, o Registro de Santa Vitória é tombado pelos municípios de Bom Jesus (RS) e Lages (SC)¹. Cabe ainda salientar que a instalação da Usina Hidrelétrica Pai Querê no rio Pelotas provocará, além do impacto ambiental e social na região da Coxilha Rica em Lages, a inundação do Registro de Santa Vitória, quando da formação do reservatório. Muito se tem discutido sobre a inserção do Caminho das Tropas em roteiros turísticos, mas, efetivamente, pouco ainda tem sido realizado para produção de conhecimento e preservação dos remanescentes existentes.

Para área de pesquisa, até 2004 raras eram as pesquisas arqueológicas realizadas (PIAZZA, 1969; REIS, 1980;) e todas voltadas à ocupação pré-histórica da região.

Dessa forma, constatou-se a inexistência de investigações arqueológicas aprofundadas sobre o Caminho das Tropas, contemplando o trecho do Caminho situado entre o rio Pelotas e o rio Canoas. Igualmente, havia uma lacuna visível nas pesquisas arqueológicas históricas em Santa Catarina referentes às questões do planalto catarinense e, sobretudo, relativas às vias de trânsito.

Portanto, a escolha pelo tema justificou-se pelo seu ineditismo, a carência de pesquisas arqueológicas e a importância dessa questão para a arqueologia histórica no sul do Brasil.

Sendo assim, partindo do “estado da arte” das pesquisas desenvolvidas na região, estabeleceu-se a problemática do estudo baseada no Caminho e na paisagem tropeirística, tendo como pergunta central: Como o Caminho das Tropas se materializou e formou a paisagem do Troperismo nos Campos de Lages?

A partir da revisão bibliográfica das pesquisas arqueológicas e históricas realizadas sobre o Caminho das Tropas, verificou-se que os estudos estavam mais voltados para os aspectos históricos e investigações pontuais em sítios de Registros. Dentro desse contexto, o recente trabalho de Silva (2006) é exceção, pois analisa a

¹ A Prefeitura Municipal de Lages realizou o tombamento municipal em 21 de outubro de 1993.

paisagem arqueológica do Tropeirismo, abordando as espacialidades e estratégias materiais dos Campos de Cima da Serra.

Os estudos arqueológicos de outros caminhos na América do Sul, no contexto pré-incaico, incaico, pré-colonial e colonial, indicaram novas possibilidades de estudos referentes ao Caminho das Tropas como um sítio arqueológico e a suas estruturas viárias como artefatos.

Ao pensar no Caminho como objeto de pesquisa, sob a ótica da arqueologia da paisagem, muitas perguntas foram suscitadas, algumas primárias e ainda iniciais numa investigação, porém, fundamentais para compreender a instalação do mesmo: Quais são os vestígios arqueológicos remanescentes do Caminho das Tropas? Quais os tipos de estruturas identificadas? Como foram construídas? Quem foram os autores? Quem financiou as construções? Quando? Por quê? Quais foram os materiais construtivos empregados? Qual a relação das estruturas com o ambiente? Qual a função dos corredores de pedra? Por que foram construídos? Como foram instalados? Por que alguns trechos de caminho apresentam corredores e outros não? Quais as variáveis ambientais observadas? Quais as modificações ocorridas ao longo dos séculos nos remanescentes do caminho? Quais as informações que os documentos textuais, iconográficos e cartográficos oferecem sobre o caminho e a região?

Assim, o objetivo geral foi compreender como o Caminho das Tropas foi instalado, através da análise dos vestígios arqueológicos remanescentes. Como objetivos específicos, foram definidos: a) identificar e descrever as estruturas remanescentes; b) analisar a construção e/ou a formação das estruturas viárias; e c) relacionar as estruturas e os aspectos do Caminho comparando com outros caminhos estudados.

O estudo aborda principalmente o período temporal compreendido pelos séculos XVIII e XIX. Nessa época, destacam-se os eventos históricos referentes à abertura do Caminho das Tropas, instalação dos Registros de Santa Vitória e São Jorge, fundação de Lages, o estabelecimento das primeiras fazendas, a extinção dos registros e a abertura de novos caminhos para condução de animais na região oeste do sul do país, abrangendo o período do Brasil Colônia e Império.

A ocupação dos campos sulinos e a introdução da pecuária estão intimamente relacionadas com a abertura do Caminho das Tropas no planalto meridional em Santa Catarina, especificamente na região dos chamados Campos de Lages ou o Sertão das Lagens.

Esta área é delimitada a leste pela barreira natural da Serra Geral, que

separa os campos de altitude do interior das planícies litorâneas, e que foi o grande obstáculo de acesso do litoral para o planalto até fins do século XVIII. Os limites sul e norte são demarcados pelos formadores do rio Uruguai: os rios Pelotas e Canoas.

A partir das descobertas de ouro em Minas Gerais nos primórdios do século XVIII, em terras montanhosas, longe do litoral, surgiu a necessidade do abastecimento de mulas, o meio de transporte mais adequado para a região, viabilizando a exportação do minério pelos portos litorâneos, distantes das minas produtoras.

Além disso, a região carecia do abastecimento alimentício de gado. A conjunção desses fatores promoveu a articulação do comércio interno entre as regiões periféricas e o centro, desenvolvendo o ciclo econômico do Tropeirismo no Brasil.

Como o objeto desta investigação estende-se por aproximadamente 1.500 km, atravessando os atuais Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo, foi necessário delimitar um recorte geográfico para o estudo. Dessa forma, a área de pesquisa localiza-se na porção do território situado entre os rios Pelotas e Canoas, abrangendo os municípios de Lages e Correia Pinto, no Estado de Santa Catarina (ver figura 1). Este território equivale aproximadamente à antiga região dos Campos de Lages.

O trecho linear escolhido tem como limite, ao sul, o Registro Santa Vitória, no que se refere à porção situada na margem direita do rio Pelotas, na divisa entre os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul; e, ao norte, o rio Canoas, onde se localizaria, segundo a documentação pesquisada, o Registro de São Jorge, atualmente município de Correia Pinto. Este trecho perfaz aproximadamente 120 km de Caminho entre os dois Registros, usados como delimitadores para o estabelecimento da área de pesquisa.

Para responder às perguntas propostas sobre os remanescentes do Caminho das Tropas e as suas estruturas viárias, realizou-se a prospecção arqueológica sistemática de uma amostragem de 23,5 km de trechos com e sem corredores de pedra, com e sem estrada de rodagem atual, em diferentes compartimentos topográficos e com características ambientais distintas (vegetação, hidrografia, solo, relevo), procurando avaliar as semelhanças e diferenças nos diversos contextos, em prol da compreensão material da via e da formação de uma paisagem marcada pelo Caminho.



Figura 1 - Localização da área de pesquisa no estado de Santa Catarina, sul do Brasil
 Fonte: Adaptado de Santa Catarina em relevo² e *Google maps*³. Arte gráfica: A autora (2009).

O registro das estruturas do Caminho foi executado tendo como modelo uma ficha de registro adaptada de Vitry (2005) e a partir da avaliação das imagens de satélite de porções dos trechos do Caminho em pequena escala, que haviam sido pré-analisadas. As evidências arqueológicas foram mapeadas através de pontos de avaliação (pt) georreferenciados nas imagens e anotados na ficha de registro.

Os desenhos realizados das estruturas observadas sobre as imagens em campo permitiram a confecção de mapas detalhados dos trechos analisados. Os

² Disponível em: <<http://www.mapas-sc.com/>>. Acesso em: 5 fev. 2009.

³ Disponível em: <<http://maps.google.com/maps?ll=-27.213613,-50.212951&z=9&t=h&hl=pt-BR>>. Acesso em: 5 fev. 2009.

croquis e plantas auxiliaram a compreender melhor determinadas estruturas através da espacialização das observações.

As fontes de pesquisa foram além do registro dos vestígios arqueológicos documentados em campo. Utilizaram-se, para tanto, os documentos textuais, cartográficos e iconográficos, além do uso de imagens de satélite e levantamentos planialtimétrico através da fotointerpretação.

O presente trabalho foi organizado em cinco capítulos. No primeiro capítulo, aborda-se a arqueologia histórica em Santa Catarina, apresentando um panorama das pesquisas em sítios arqueológicos históricos, mostrando a carência de estudos voltados ao interior, mas também a inexistência de investigações sobre as redes viárias coloniais na arqueologia regional. Nesse capítulo, faz-se uma revisão da bibliografia sobre os estudos de caminhos no sul do Brasil, apresentando as pesquisas históricas e arqueológicas relativas ao tema e também a discrepância das pesquisas de cunho arqueológico sobre caminhos em relação às investigações históricas.

Os pressupostos teóricos e metodológicos são tratados no segundo capítulo. Inicialmente, introduz-se a discussão sobre como estudar as paisagens a partir do ponto de vista da arqueologia. Em seguida, apresentam-se os aportes teóricos para o estudo de paisagens na arqueologia segundo as diferentes concepções, os principais determinantes de cada corrente teórica, seus métodos e fontes de estudos. Por fim, apresenta-se a justificativa sobre a escolha da arqueologia da paisagem como orientação teórica para o estudo.

A segunda parte do capítulo dois apresenta as contribuições das pesquisas arqueológicas para o estudo de caminhos antigos e suas estruturas viárias, destacando trabalhos brasileiros e latino-americanos, sejam em contexto pré-colombiano ou referentes ao período de colonização européia e ocupação da América. A partir dessas contribuições e do estado das pesquisas em redes viárias, apresenta-se a proposta metodológica elaborada ou adaptada para o estudo do Caminho das Tropas nesta pesquisa.

O estudo foi realizado a partir de diferentes estratégias e análise de diversas fontes, aliando a coleta de dados de campo através da prospecção sistemática e do uso de uma ficha de registro com a análise de fontes documentais (escritas, cartográficas, iconográficas, orais). Desenvolveu-se um Sistema de Gestão de Base de Dados (SGBD) para organizar e armazenar os dados de diferentes naturezas, além de facilitar o cruzamento e a consulta às informações. A estruturação de um Sistema de Informação Geográfica (SIG) propiciou a espacialização dos dados de

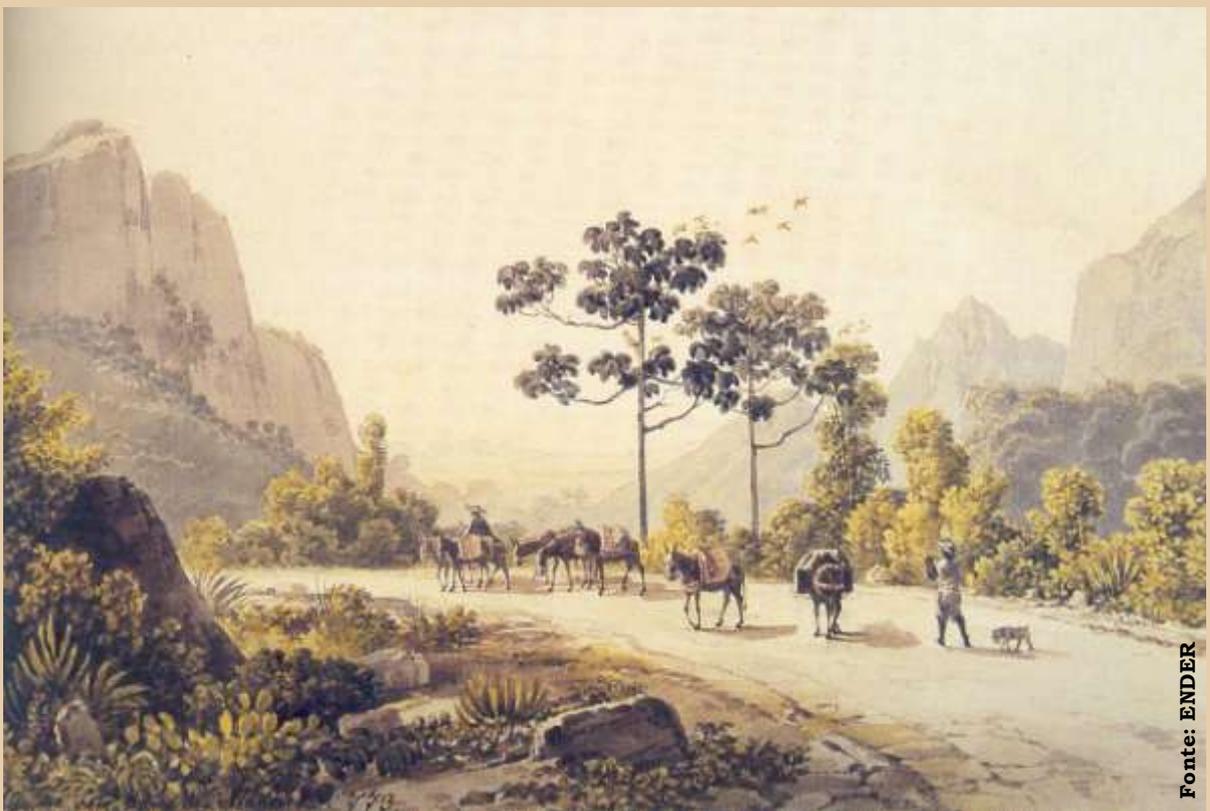
campo e a interação com as características ambientais da área (relevo, inclinação, hidrografia, vegetação, etc.), além de editar mapas.

O terceiro capítulo trata das informações históricas, segundo as fontes textuais, iconográficas e cartográficas sobre o Caminho das Tropas, abordando as questões referentes à abertura e instalação do Caminho, sua retificação, importância na época, custos para sua viabilização, ressarcimento dos custos, itinerários e roteiros, representação na cartografia dos séculos XVIII e XIX, tempo e distâncias de viagem, pousos, travessias de rios, defesa dos passos, formas de passagem dos rios, manutenção e melhoria do Caminho.

A prospecção arqueológica do Caminho das Tropas é tratada no quarto capítulo. Apresentam-se os critérios adotados para as escolhas dos trechos amostrais do Caminho, a localização, suas principais características, a subdivisão em subtrechos quando necessária e a descrição geral dos pontos avaliados.

O quinto capítulo apresenta o resultado do estudo dos dados arqueológicos das diferentes estruturas registradas no Caminho das Tropas: os corredores, as áreas de travessia de cursos de água, a área calçada, os sistemas de drenagem, as sendas, entre outros. Estas estruturas são analisadas segundo os aspectos físicos (morfologia, dimensões, forma), características ambientais (relevo, solo, vegetação) e técnicas construtivas (matéria-prima, técnica empregada).

No final deste trabalho, são apresentadas as considerações finais a respeito das impressões da pesquisa, avaliando as escolhas e acertos, as limitações e os desafios enfrentados. As conclusões retomam e sintetizam os principais resultados do estudo e apontam as propostas para futuras investigações, a fim de dar continuidade ou de complementar a análise dos remanescentes arqueológicos do Caminho das Tropas.



1 ARQUEOLOGIA HISTÓRICA E O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS

1 ARQUEOLOGIA HISTÓRICA E O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS

Nunca ande pelo caminho traçado, pois ele conduz somente aonde outros já foram.
Alexander Graham Bell

Toda investigação científica inicia com a proposição de um projeto de pesquisa com a apresentação do objeto, delimitação da área de investigação, formulação de hipóteses, levantamento de questões, definições teórico-metodológicas e um cronograma. Todavia, a revisão bibliográfica antecede a própria elaboração da proposta de projeto. Toda viagem tem um começo e um fim, um ponto de partida e um ponto de chegada.

Portanto, antes de fazer as escolhas teóricas, definir os procedimentos metodológicos, coletar os dados, analisá-los e interpretá-los, busca-se definir o ponto de partida. Para tanto, faz-se necessário conhecer o caminho traçado pelos outros investigadores, conhecer até onde chegaram, quais resultados obtiveram e de onde começará ou continuará a investigação.

Assim, para justificar o caminho tomado e as escolhas feitas ao longo do percurso, pretende-se situar o contexto das pesquisas arqueológicas catarinenses e os estudos realizados sobre o objeto de estudo: o Caminho das Tropas. Ao seguir a mesma rota sob a ótica arqueológica, mas caminhando de forma diferente daquela seguida, tem-se a consciência dos desafios e das incertezas da pesquisa.

Ao apresentar o caminho trilhado pelas pesquisas antecedentes, procura-se não apenas seguir a trajetória dos pesquisadores e dar um passo à frente, mas encontrar alternativas que conduzam ao alcance dos objetivos desta pesquisa e apresentem resultados científicos.

Esta pesquisa, pelas suas características, temporalidade, natureza e uso de fontes históricas, associada ao estudo dos vestígios arqueológicos, insere-se dentro

da área de conhecimento da Arqueologia denominada como Arqueologia Histórica, a partir da divisão cronológica da Arqueologia Brasileira em dois grandes períodos temporais: a Pré-história e a História.

Não há uma única definição para a Arqueologia Histórica que inclua todas as possibilidades de investigação e que seja aceita unanimemente entre todos os arqueólogos. A própria delimitação do campo de estudo e a abrangência da Arqueologia Histórica Brasileira está em conceituação e discussão, como todo campo de pesquisa em construção (LIMA, 1989; FUNARI, 1996).

Todavia, na América a Arqueologia Histórica é um campo especificamente relacionado ao período posterior ao contato entre as populações indígenas e os europeus chegados ao Novo Mundo. No Brasil, a arqueologia convencionou como o marco cronológico o período posterior a 1.500 d.C.. Este campo de estudo abarca desde o período da chegada dos europeus no continente americano e a ocupação destes territórios, antes habitados estritamente por populações autóctones, para ser povoado e colonizado por outros grupos étnicos estrangeiros, até os dias atuais.

Charles Orser (2000) considera que a definição de Arqueologia Histórica, que está atualmente emergindo, se caracteriza por “[...] el estudio arqueológico de los aspectos materiales en términos históricos, culturales y sociales concretos – de los efectos del mercantilismo y del capitalismo traídos de Europa a fines del siglo XV y que continúan en acción hasta hoy.” (ORSER, 2000, p. 21-22).

Dentro desta perspectiva, a Arqueologia Histórica busca compreender as sociedades pretéritas recentes a partir do processo de colonização europeia, ou seja, “[...] la creación de un mundo nuevo a través de la interacción de pueblos, como resultado de un sistema cultural, tecnológico y económico que propiciaba la exploración y colonización de nuevas tierras” (*ibid.*, p. 21).

A Arqueologia Histórica Brasileira, segundo o ponto de vista de Lima (1989), estuda:

[...] as conseqüências da expansão europeia do século XV, o impacto desta expansão sobre as populações indígenas, a dinâmica do contato cultural, a experiência negra, a formação da sociedade brasileira, bem como os processos de exploração, colonização e desenvolvimento urbano, através dos vestígios materiais remanescentes. (LIMA, 1989, p. 96).

Tanto a História quanto a Arqueologia trabalham com objetos de pesquisa parciais e fragmentados de um tempo e um espaço. Ambas divergem pelo tipo de fontes que estudam e os recursos que utilizam. Assim, a complementaridade das duas ciências, considerando as limitações de suas fontes de pesquisa e as possibilidades teórico-metodológicas de cada uma, pode colaborar para a

construção do passado e para o entendimento dos processos e mudanças sociais, econômicas e culturais ocorridas. Entretanto, outras disciplinas podem contribuir para isso, tais como a Geografia, a Antropologia, a Cartografia, a Arquitetura, entre outras, propiciando um caráter multidisciplinar.

Lima (1989, p. 89) destaca que a Arqueologia Histórica não pode ser reduzida ao uso de um método arqueológico a serviço da pesquisa histórica. A História e a Arqueologia são ciências complementares. A Arqueologia Histórica tem condições de fornecer dados que podem comprovar ou refutar os registros escritos, completar lacunas históricas, ou ir além, apontando dados não abordados na História. Ela pode alcançar “[...] os aspectos não-conscientes das estruturas tecno-econômicas, sócio-políticas, ideológicas, etc., que não aparecem nos registros escritos [...]” (LIMA, 1989, p. 90).

Assim, a função primordial da Arqueologia Histórica Brasileira não é apenas fornecer subsídios à História, mas, sobretudo, refazer e reinterpretar a História do Brasil (*ibid.*, p. 98), pois, os dados recuperados por esta área possibilitam a “[...] reconstituição e a compreensão dos processos históricos contextuais locais [...]” (KERN, 1998, p. 47). Ela, portanto, “[...] democratiza o passado, iluminando a vida cotidiana das pessoas comuns que não são visíveis no registro documental” (HALL, 1991, p. 78 *apud* FUNARI, 1996, p. 166).

Uma das principais características desta área é o uso de diferentes fontes de pesquisa, integrando as fontes históricas (documentos textuais, iconográficos, cartográficos e informação oral), arquitetônicas (edificações) à análise da cultura material (artefatos e estruturas).

Este capítulo inicial apresenta, num primeiro momento, o panorama das pesquisas arqueológicas históricas realizadas no Estado de Santa Catarina e, na sequência, o histórico do estudo dos caminhos no Brasil meridional. Esta revisão bibliográfica das pesquisas tem por objetivo indicar o contexto de partida da presente investigação e a sua inserção na conjuntura das pesquisas regionais.

1. 1 AS PESQUISAS ARQUEOLÓGICAS EM SÍTIOS HISTÓRICOS EM SANTA CATARINA

A primeira pesquisa arqueológica em sítios históricos em Santa Catarina ocorreu no final da década de 1960, realizada pelos arqueólogos João Alfredo Rohr e Margarida Andreatta (1969, SCHMITZ *et al.*, 1992) em Florianópolis. Porém, os

pesquisadores, naquela ocasião, estavam voltados principalmente para os vestígios pré-históricos do sítio. Este, denominado, Armação do Sul, foi pesquisado nos anos de 1969 e 1974 e era composto de vestígios históricos relacionados à instalação da antiga Armação de Baleia (estruturas de pedras, telhas, tijolos, cerâmica) e de vestígios pré-históricos de uma ocupação pré-cerâmica datada de 2.670 ± 90 A.P. (material lítico polido e lascado, ósseo, malacológico, estruturas de combustão, sepultamentos acompanhados de mobiliário funerários).

No final da década de 1980, as pesquisas em sítios arqueológicos históricos ganharam relevo. Nesse período, foram registrados e estudados sítios em alguns municípios litorâneos como Governador Celso Ramos, Florianópolis e Laguna. São dessa época os registros dos sítios Igreja Nossa Senhora da Piedade (LACERDA, 1987); Igreja da Lagoa da Conceição (LAVINA, 1989), Fortim do Atalaia e Ruínas da Armação da Piedade.

Dentro desse contexto, iniciaram-se as pesquisas arqueológicas nos sítios militares, como por exemplo, as fortalezas do sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina, que foram estudadas pela equipe de arqueologia do Museu Universitário Prof. Osvaldo Rodrigues Cabral (MU) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), estudos esses que tiveram prosseguimento nas décadas seguintes. Foram pesquisadas a Fortaleza São José da Ponta Grossa (FOSSARI, 1992), a Fortaleza da Santa Cruz de Anhatomirim (FORTALEZAS MULTIMÍDIA, 1989) e o Forte Santo Antônio de Ratonés (VIANA, 1994). E, mais recentemente, está em andamento a pesquisa na Fortaleza Nossa Senhora da Conceição, Ilha de Araçatuba, situada ao sul da Ilha de Santa Catarina (AMARAL, 2001).

A partir dos anos 1990, intensificaram-se as pesquisas arqueológicas nos sítios históricos, sendo desenvolvidas intervenções arqueológicas no centro de Florianópolis em virtude de obras de reforma e engenharia, as quais propiciaram o estudo dos seguintes sítios: Largo da Antiga Alfândega (AMARAL, 1992), Igreja Nossa Senhora do Parto (AMARAL, 1999), Residência Oitocentista Casa d'Itália do Conjunto Histórico da Praça XV (COMERLATO, 1999a, 2002 e 2004), Igreja Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão da Ilha (SILVA, COMERLATO, 2000 e 2002); Casa Natal de Vitor Meirelles (COMERLATO, 2001 e 2004), e, mais recentemente, o Palácio Cruz e Souza (SILVA, 2003).

Este período também é marcado pela realização de trabalhos acadêmicos, com as defesas das dissertações de mestrado no Programa de Pós-Graduação em História da PUCRS sobre os engenhos do sul da Ilha de Santa Catarina, por Osvaldo Paulino da Silva (2007) e as armações do litoral catarinense, por Fabiana

Comerlato (1998).

Com o advento das pesquisas arqueológicas no meio empresarial, a partir de meados da década de 1990, houve também um grande salto na quantidade de sítios históricos registrados e pesquisados em outras regiões do Estado em decorrência do licenciamento ambiental de diferentes empreendimentos, tais como: rodovias (UFSC, 1996; SILVA, 1998; SILVA, HERBERTS, 1999), usinas hidroelétricas e pequenas centrais hidroelétricas (FARIAS, 2002; CALDARELLI, 2004), complexos e unidades industriais (CALDARELLI *et al.*, 2000; SILVA, 2001; ALVES, OLIVEIRA, 2001 e 2003), aterro sanitário (BANDEIRA, OLIVEIRA, 2001a), extração de minérios (BANDEIRA, OLIVEIRA, 2001b); loteamentos imobiliários (COMERLATO, 1999b; SILVA, 1999a), obras hidráulicas (SILVA, 1999c e 2002; HILBERT, 2001), complexos turísticos (SILVA, 1999b; OLIVEIRA *et al.*, 2001) e outros (SCIENTIA, 2000).

André Luiz Jacobus (1998b) realizou um levantamento das pesquisas arqueológicas históricas existentes na Bacia do Prata, cujos dados foram coletados até 1998. Neste artigo, o autor apresenta, ao todo, sete sítios pesquisados no Estado de Santa Catarina, sendo seis relativos ao século XVIII – os fortes São José da Ponta Grossa, Santo Antônio de Ratonas e Santa Cruz da Anhatomirim, além dos materiais históricos dos sítios Armação do Sul, Base Aérea e Tapera - e um referente ao século XIX – Largo da Antiga Alfândega de Florianópolis.

No trabalho da arqueóloga Fabiana Comerlato (2003), intitulado “Retrospectiva da Arqueologia Histórica em Santa Catarina”, reúnem-se os dados relativos aos sítios arqueológicos históricos catarinenses, apresentando a bibliografia temática, um histórico das pesquisas realizadas, a situação de proteção dos sítios e as coleções existentes.

Segundo as informações sintetizadas por Comerlato (2003, p. 4-5), o número de sítios arqueológicos históricos registrados em Santa Catarina, até o mês de setembro de 2003, totalizava 60 cadastros classificados em categorias de acordo com as suas funções (ver o quadro 1).

A autora agrupa os sítios arqueológicos históricos catarinenses em quatro macro-regiões: litoral norte, entre Itapoá e Penha; litoral central, de Penha a Garopaba; litoral sul, entre Garopaba e Passo de Torres; e interior do Estado, incluindo planalto e serra; apresentando o inventário dos sítios e dos municípios onde estão localizados. Sintetizando estes dados por macro-regiões, conforme a divisão geográfica adotada pela autora, pode-se constatar a quantidade de sítios registrados por macro-regiões (ver quadro 2).

Tipo de sítio	Quantidade
Acampamento	4
Alfândega	1
Armação	6
Caminho	2
Cemitério	3
Conjunto Arquitetônico	2
Engenho	12
Fonte d'água	1
Fortaleza	6
Igreja	4 ⁴
Indústria	2
Porto	2
Residência	5
Sesmaria/habitação	9
Total	59⁴

Quadro 1 - Tipos e quantidade de sítios arqueológicos históricos registrados em Santa Catarina
Fonte: Comerlato (2003, p. 4-5).

Macro-região de Santa Catarina	Nº. de sítios
Litoral Norte	10
Litoral Central	36
Litoral Sul	8
Interior do Estado	5
Total	59

Quadro 2 - Número de sítios registrados em Santa Catarina por macro-regiões
Fonte: Baseado em Comerlato (2003, p. 5-6).

Ao agrupar os sítios arqueológicos históricos catarinenses por macro-regiões, podem-se observar as discrepâncias nos números, se compararmos a faixa litorânea com o interior do Estado. Somando-se os índices entre o litoral norte, central e sul, são 54 registros, o que representa mais de 90% dos sítios históricos registrados. Este dado confirma que a grande maioria das pesquisas arqueológicas realizadas em sítios arqueológicos históricos em Santa Catarina situa-se na faixa litorânea, em maior número no litoral central, somando-se, somente na capital, 27 registros.

Os cinco sítios arqueológicos históricos cadastrados no interior catarinense

⁴ Número corrigido conforme informação pessoal da autora em outubro de 2004.

se localizam nos municípios de Angelina, Irani e Campos Novos (ver quadro 3). Conforme a categoria função, podemos classificá-los em três sítios domésticos e dois religiosos, ambos cemitérios.

Nome do sítio	Município
SC-AN-02	Angelina
SC-AN-03	Angelina
SC-AN-05	Angelina
Contestado	Irani
Cemitério das Invernadas dos Negros	Campos Novos

Quadro 3 - Sítios arqueológicos históricos registrados no interior de Santa Catarina por município
Fonte: Comerlato (2003, p. 7).

Acredita-se que a grande quantidade de sítios arqueológicos estudados ou registrados no litoral catarinense está relacionada, inicialmente, ao fenômeno de ocupação da costa marítima, onde situam-se os sítios históricos mais antigos, e a localização geográfica da maior parte das instituições e equipes de arqueologia.

O levantamento arqueológico executado no vale do rio Pelotas, em virtude do licenciamento ambiental para a instalação da futura Usina Hidroelétrica Pai Querê (CALDARELLI, 2004), que abrangeu os municípios catarinenses de Lages e São Joaquim, e Bom Jesus, na margem rio-grandense, evidenciou novas estruturas arqueológicas.

Na área que corresponde à margem catarinense do rio, foram registrados, ao todo, 91 sítios arqueológicos. Destes, 31 correspondem à ocupação histórica da área, relativos ao período entre os séculos XVIII e XX.

Os resultados alcançados revelaram “[...] uma extraordinária riqueza arqueológica, com remanescentes materiais de populações distintas e de épocas variadas, revelando que a área foi ocupada por milênios, desde a pré-história até os dias atuais” (CALDARELLI, 2004, p. 236).

De acordo com as categorias funcionais propostas por Lizéte Dias de Oliveira e Luís Cláudio Pereira Symanski (1999, p. 259-261), podem-se classificar os sítios arqueológicos históricos registrados no âmbito do projeto arqueológico UHE Pai Querê conforme o quadro 4.

A categoria “outros” foi criada provisoriamente, pois os sítios relacionados a esta não se enquadravam nas demais categorias funcionais. No caso dos registros, estes tinham funções administrativas, comerciais e de trânsito. Desta forma, torna-se difícil enquadrar somente na categoria comerciais, pois são multifuncionais.

Quanto aos passos, estes se caracterizam por locais mais propícios para travessia de rios, tanto por pedestres quanto por rebanhos. Alguns destes sítios são usados até hoje pelos moradores locais. Uma proposta de categoria seria empregar o termo “sítios de trânsito” para os locais com esta finalidade. Contudo, esta é uma problemática ainda em discussão e a proposta de categorias funcionais encontra-se em construção na arqueologia histórica.

Categorias	Funções	Lages	São Joaquim	Total
Religiosos	Cemitérios	6	6	12
	Outros	1	0	1
Militares	Trincheiras	1	0	1
	Outros	1	0	1
Comerciais / produtivos	Serrarias	0	1	1
	Atafonas	0	1	1
Domésticos	Sedes de fazendas	3	0	3
	Taperas	0	5	5
Outros	Registros	1	0	1
	Passos	0	4	4
	Outros	1	0	1
Total		14	17	31

Quadro 4 - Número e categorias funcionais dos sítios registrados na UHE Pai Querê – margem catarinense

Fonte: Baseado em Herberts (2004b, p. 102-201).

Sigla	Nome do sítio	Categoria funcional
SC-PQ-04	Passo Santa Vitória	Trânsito / comercial
SC-PQ-15	Fazenda Sobradinho III	Trânsito / comercial
SC-PQ-19	Fazenda das Bananeiras III	Religioso
SC-PQ-20	Cemitério Grande da Fazenda Guarda Mor	Religioso
SC-PQ-21	Cemitério do Faxinal	Religioso
SC-PQ-22	Cemitério Negreiro	Religioso
SC-PQ-23	Cemitério Fazenda São Sebastião	Religioso
SC-PQ-24	Cemitério São Jorge	Religioso
SC-PQ-27	Cemitério da Tapera	Religioso
SC-PQ-28	Tapera da Dona Clara	Doméstico
SC-PQ-29	Sítio da Trincheira	Militar
SC-PQ-30	Tapera da Fazenda Pinheirinho	Doméstico
SC-PQ-44	Abarracado	Militar
SC-PQ-46	Tapera da Fazenda Potreirinho	Doméstico

Quadro 5 - Sítios arqueológicos históricos registrados no município de Lages

Fonte: Baseado em Herberts (2004b, p. 102-201).

Dos 31 sítios históricos localizados, 14 situam-se no município de Lages,

sendo sete religiosos, dois militares, dois de trânsito / comerciais e três domésticos. A relação dos sítios registrados contendo sigla, nome e categoria funcional é apresentada no quadro 5.

Na execução do referido projeto, foram levantadas inúmeras outras indicações de sítios arqueológicos através do levantamento de informação oral realizado junto aos moradores atingidos ou residentes nas proximidades da área da UHE Pai Querê. Como o volume de informações com potencial arqueológico foi muito grande, nem todas as indicações foram verificadas (HERBERTS, 2004a, p. 27-48).

Houve ainda a indicação de um antigo quilombo na região, na propriedade sugestivamente conhecida por Estância do Velho Quilombo, localidade do Faxinal, Coxilha Rica, município de Lages, mas sem maiores informações para sua localização. Outros dados interessantes, com potencial arqueológico, são as menções de sedes das antigas fazendas construídas no final do século XVIII e ao longo do século XIX, como a Fazenda Guarda-mor e a Fazenda das Bananeiras, situadas na Coxilha Rica, Lages. Estas foram desmontadas nos anos 1960 para dar lugar a novas residências. Dessas fazendas, são conhecidas ilustrações e registros fotográficos que demonstram os elementos arquitetônicos e a organização espacial das demais estruturas que compõem uma fazenda (COSTA, 1982).

Ainda nos dias atuais, encontram-se residências de fazendas com as estruturas arquitetônicas intactas na região da Coxilha Rica, construídas nos séculos XVIII e XIX, com possibilidades de estudos arqueológicos históricos voltados ao espaço estancieiro/rural. Destacam-se as Fazendas São João, Santa Tereza, Tijolino, Cadete, Limoeiro, Cajuru, sendo que nesta última havia remanescentes da senzala.

Na região abrangida pelas bacias hidrográficas dos rios Pelotinhas, Lavatudo, Penteado e Caveiras, estão projetados diversos empreendimentos hidroelétricos de pequeno porte, as Pequenas Centrais Hidroelétricas - PCH's. No rio Pelotinhas, têm-se projetado as PCH's: Coxilha Rica⁵, Penteado⁶, Raposo⁷, Rincão⁸ e

⁵ "A pequena Central Hidrelétrica Coxilha Rica localiza-se junto ao rio Pelotinhas, a 36 km de sua foz, com área de 37,77 hectares previstas para o alagamento. Situa-se no município de Lages, sendo suas coordenadas: 28° 13' 16" Sul e 50° 32' 16" (SILVA, 2006, p. 2).

⁶ "O aproveitamento hidrelétrico proposto se caracteriza por dois barramentos: um no rio Pelotinhas (Barragem B1) com área de 98,1 ha e extensão de 7,4 km; o outro no rio Penteado (Barragem B2) com área de 76,61 ha e extensão aproximada de 5,5 km" (AMARAL, 2008a, p. II).

⁷ Conforme despacho nº 3.731, DOU de 13/10/2008, foi transferido para a condição de inativo o registro para a realização do Projeto Básico da PCH Raposo. Disponível em: <http://www.apmpe.com.br/zpublisher/materias/Diario_Oficial.asp?id=17149>. Acesso em: 28 jan.

Santo Cristo⁹. No rio Lava-tudo, as PCH's: Gamba¹⁰, Malacara¹¹, Antoninha¹², São Mateus¹³, Boa Vista e Paineira. No rio Caveiras, as PCH's Portão¹⁴, Itararé¹⁵, João Borges¹⁶ e Pinheiro¹⁷ (ANEEL, 2006 *apud* ICR, 2007, p. 242).

Para estes empreendimentos, estão em andamento os primeiros estudos ambientais de avaliação da viabilidade, os EIA's-RIMA's. Os resultados prévios obtidos referentes ao patrimônio arqueológico histórico serão apresentados a seguir.

Na PCH Coxilha Rica, foram registrados três sítios históricos: a) um sítio de serraria composta de, além da unidade produtiva, casas, galpões e uma igreja; b) vestígios do alojamento do Batalhão que construiu a estrada férrea; e c) trecho de

2009.

⁸ “A PCH Rincão será construída no rio Pelotinhas, a 49,5 km de sua foz, nas coordenadas 28°15'34.16” de latitude Sul e 50°34'09.04” de longitude Oeste. O reservatório com área aproximada de 63,5 ha e cerca de 6 km extensão, inundará áreas rurais dos municípios de Capão Alto e Lages.” (AMARAL, 2008b, p. II).

⁹ “A pequena Central Hidrelétrica Santo Cristo localiza-se junto ao rio Pelotinhas, a 10,45 km de sua foz, com área de 30,8 hectares previstas para o alagamento. Situa-se entre os municípios de Capão Alto e Lages, sendo suas coordenadas: 28° 17' 31” Sul e 50° 39' 27”” (SILVA, 2006, p. 2)

¹⁰ A PCH Gamba “[...] situa-se no rio Lava Tudo, aproximadamente 68,7 km de sua foz, no município da Lages, a 43 km a noroeste da sede municipal de São Joaquim, sendo suas coordenadas 28° 10' 15” S e 50° 11' 549” W”. (FOGOLARI, 2006a, p. 8).

¹¹ A PCH Malacara “[...] situa-se no rio Lava Tudo, aproximadamente 84,8 Km de sua foz, no município de Lages, a 55 km a sudeste da sede municipal, sendo suas coordenadas 28° 08' 42” S e 50° 06' 55” W. A PCH Malacara será implantada numa área correspondente a 66 ha e 6,2 Km de extensão, relativo ao nível d'água máximo normal e inundará áreas dos municípios de Lages e São Joaquim” (FOGOLARI, 2006b, p. 8).

¹² A PCH Antoninha “[...] situa-se no rio Lava Tudo, aproximadamente 47,80 Km de sua foz, no município de São Joaquim, a 45 Km a noroeste da sede municipal, sendo suas coordenadas 28° 14' 08” S e 50° 13' 13” W. O acesso ao local se faz a partir da rodovia SC 438, ligação das cidades de Lages e São Joaquim. Da localidade de Monte Alegre, situada a 16 Km ao norte de São Joaquim, segue-se para o oeste por 30 Km de estradas secundárias até o rio Lava Tudo, junto a Fazenda Invernada Velha, onde é o sítio do PCH Antoninha”. (ETS, 2004 *apud* FOGOLARI, 2006c, p. 8).

¹³ A PCH São Mateus “[...] situa-se no rio Lava Tudo, aproximadamente 30,7 Km de sua foz, no município de São Joaquim a 40 Km a oeste da sede municipal, sendo suas coordenadas 28° 18' 46” S e 50° 15' 23” W. O acesso ao local se faz a partir da rodovia SC 438, ligação das cidades de Lages e São Joaquim” (FOGOLARI, 2006d, p. 8).

¹⁴ “A Pequena Central Hidrelétrica Portão localizar-se-á no rio Caveiras, aproximadamente 83 km de sua foz, entre os municípios de São José do Cerrito, Campo Belo do Sul e Lages, sendo suas coordenadas 27° 46' 16” Sul e 50° 32' 33” Oeste. Os municípios que terão parte de suas terras inundadas pela formação dos reservatórios: São José do Cerrito e Lages.” (SILVA, 2006b, p. 2).

¹⁵ “A Pequena Central Hidrelétrica Itararé localizar-se-á no rio Caveiras aproximadamente 76 km de sua foz, entre os municípios de São José do Cerrito e Lages, sendo suas coordenadas 27° 43' 30” Sul e 50° 35' 20” Oeste. Os municípios que terão parte de suas terras inundadas pela formação dos reservatórios: São José do Cerrito e Lages.” (SILVA, 2006b, p. 2).

¹⁶ “A Pequena Central Hidrelétrica João Borges localizar-se-á no rio Caveiras, aproximadamente 54 km de sua foz, entre os municípios de São José do Cerrito, Campo Belo do Sul e Lages, sendo suas coordenadas 27° 43' 04” Sul e 50° 39' 24” Oeste. Os municípios que terão parte de suas terras inundadas pela formação dos reservatórios: São José do Cerrito, Campo Belo do Sul e Lages.” (SILVA, 2006b, p. 2).

¹⁷ “A Pequena Central Hidrelétrica Pinheiro localizar-se-á no rio Caveiras, aproximadamente 83 km de sua foz, entre os municípios de São José do Cerrito, Campo Belo do Sul e Lages, sendo suas coordenadas 27° 46' 16” Sul e 50° 32' 33” Oeste. Os municípios que terão parte de suas terras inundadas pela formação dos reservatórios: São José do Cerrito e Lages.” (SILVA, 2006b, p. 2).

corredor do caminho (SILVA, 2006, p. 14-15). Salienta-se que este trecho de corredor foi alvo de estudo nesta pesquisa e trata-se do segmento “D”¹⁸, existente entre a Fazenda Mont Serrat e o rio Pelotinhas.

Na área de impacto direto da PCH Santo Cristo, foram identificados somente vestígios arqueológicos de sítios de matéria-prima para populações pré-históricas. Na área de influência indireta, foi localizada uma antiga estação de trem desativada e outra construção que se tratava de uma pensão, segundo as informações orais.

Além disso, a equipe de pesquisa também identificou a presença de uma antiga estrada que, conforme as informações orais, servia de rota para o contrabando de arroz que saía de Vacaria (RS) à Lages (SC) (SILVA, 2006, p. 18-19).

As pesquisas arqueológicas na PCH Gamba, indicaram, além de um sítio pré-histórico lito-cerâmico, um sítio histórico do tipo habitação de madeira com currais em taipa de pedra do início do século XX (FOLGOLARI, 2006a, p. 48-49).

As PCH's Penteado, Rincão, Itararé, Pinheiro, João Borges e Portão ainda não tiveram as pesquisas arqueológicas realizadas ou concluídas e as demais não iniciaram o processo de licenciamento. Nos demais empreendimentos, as pesquisas arqueológicas realizadas até o momento registraram somente a ocorrência de sítios arqueológicos pré-históricos¹⁹.

A partir dos dados acima apresentados, pode-se constatar que, historicamente, a arqueologia catarinense, no que tange ao estudo dos sítios históricos, tem se concentrado no litoral do Estado, voltada mais para a colonização portuguesa e açoriana.

Na área proposta do objeto de pesquisa, exceto pelo levantamento arqueológico executado na área diretamente afetada pela UHE Pai Querê (CALDARELLI, 2004) e de outros estudos de licenciamento ambiental, não foram realizadas investigações arqueológicas aprofundadas sobre o Caminho das Tropas, contemplando o trecho do caminho situado entre o Registro Santa Vitória e a cidade de Lages.

Dessa forma, a área alvo desta pesquisa possui um grande potencial para o desenvolvimento de pesquisas arqueológicas históricas no planalto catarinense, seja pela inexistência de investigações aprofundadas em sítios no interior do Estado de

¹⁸ Ver capítulo 4, subcapítulo 4.4.

¹⁹ Na PCH Malacara foram registrados três sítios pré-históricos, sendo duas casas subterrâneas e um lito-cerâmico (FOGOLARI, 2006b, p. 97). Na PCH Antoninha foram cadastrados dois sítios pré-históricos lito-cerâmicos (FOGOLARI, 2006c, p. 87). Na PCH São Mateus foram registrados cinco sítios pré-históricos, sendo três cerâmicos, um lito-cerâmico e uma casa subterrânea (FOGOLARI, 2006d, p. 108).

Santa Catarina, seja pela diversidade dos remanescentes da ocupação histórica na região.

1. 2 ESTUDOS DE CAMINHOS NO BRASIL MERIDIONAL: PANORAMA DAS PESQUISAS HISTÓRICAS E ARQUEOLÓGICAS

O Caminho das Tropas tem sido alvo de muitos estudos, principalmente no campo da história. Aliado às questões relativas ao tropeirismo, este tema alcançou grande destaque nos últimos 15 anos, principalmente a partir das edições do *Seminário Nacional sobre Tropeirismo* (SENATRO), organizado pela Prefeitura Municipal de Bom Jesus, com edições bianuais ocorridas desde o ano de 1992; e o *Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo*, que vem acontecendo a partir de 1998.

O objetivo geral destes eventos é integrar e divulgar os estudos já existentes sobre esta temática, além de propiciar um espaço para novas pesquisas. Muitos são os trabalhos de cunho histórico relevante apresentados nestes eventos por historiadores para o estudo do Caminho das Tropas, mas, também, por pesquisadores amadores apaixonados pelo assunto, tanto profissionais liberais quanto funcionários públicos e outros.

Os trabalhos publicados nos anais das edições do SENATRO (SANTOS *et al.*, 1995; RODRIGUES *et al.*, 2000; SANTOS; BARROSO, 2004) têm destacado o relevante papel que o caminho e a atividade tropeirística tiveram para a formação sócio-econômica da região sul do país, sendo responsável pela fundação de muitos municípios no planalto catarinense, assim como a atual configuração dos principais centros urbanos no sul do Brasil.

A bibliografia arqueológica relativa ao tema caminhos ainda é pouco expressiva se comparada à produção de cunho historiográfico no Brasil. Entre as pesquisas arqueológicas relacionadas ao Caminho das Tropas, há os trabalhos de André Luiz Jacobus (1995, 1997, 1998a e 2000), Lizéte Dias de Oliveira (2002a, 2002b, 2004a, 2004b e s./d.), Claudia Inês Parellada (s./d.), Igor Chmyz (2001 e 2002) e mais recentemente os de Adriana Fraga Silva (2001, 2004a, 2004b, 2004c e 2006).

Ao longo do Caminho das Tropas, foram realizados estudos arqueológicos nos Registros de Viamão, situado à margem do rio dos Sinos, atualmente no município de Santo Antônio da Patrulha, e Santa Vitória, localizado à margem do rio Pelotas em Bom Jesus, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.

O Registro de Viamão, ou da Guarda, foi alvo de várias pesquisas em momentos distintos. Primeiro, foram realizadas as prospecções coordenadas por Eurico Theófilo Miller na década de 1960, proposto pelo Museu Arqueológico do Rio Grande do Sul (MARSUL), através do PRONAPA. Nos anos 1990, as pesquisas foram intensificadas com o “Projeto Arqueológico de Santo Antônio da Patrulha – PASAP”, coordenado por André Jacobus, também vinculado ao MARSUL (JACOBUS, DIAS E THADDEU, 1995).

Além disso, realizou-se a terceira edição do *Sítio Escola Internacional de Arqueologia*²⁰ e a produção de uma dissertação de mestrado (JACOBUS, 1997), defendida no PPGH da PUCRS. Posteriormente, foram realizadas ainda outras intervenções neste sítio arqueológico relacionadas à sequência do cronograma de pesquisas do PASAP.

Jacobus (1997) desenvolveu a dissertação de mestrado intitulada “Resgate Arqueológico e Histórico do Registro de Viamão (Guarda Velha, Santo Antônio da Patrulha – RS)” e publicou vários artigos referentes ao assunto (1995, 1998a, 2000). O autor buscou apresentar o papel importante que o Registro de Viamão teve para a história do Brasil dentro do contexto do Caminho das Tropas:

Esta região, em decorrência da instalação deste Registro, foi uma das primeiras, no sul do Brasil, a ter fixada uma população euro-africana de maneira permanente. Foi também de grande significado na economia interna desta colônia do século XVIII português, pois por ali transitava o principal meio de transporte da época, isto é, o gado muar e cavalar, e que seria comercializado em São Paulo, abastecendo principalmente a região mineradora. (JACOBUS, 1997, p. 13).

A partir da contextualização histórica do Registro de Viamão, o autor aborda o Caminho das Tropas sob uma perspectiva da arqueologia da paisagem, analisando a origem do registro, a instalação, a função, a importância e a sua extinção. Busca também compreender a ocupação humana na região, abordando a questão da cultura material a partir da análise e interpretação das estruturas e dos vestígios arqueológicos nas diferentes intervenções arqueológicas ocorridas no sítio.

Os vestígios arqueológicos coletados no Registro de Viamão, resultantes das diversas intervenções realizadas, foram: telhas, massas de barro queimadas, metais, vidros, artefatos líticos, fragmentos ósseos e artefatos de osso, madeiras carbonizadas, louças e cerâmicas. Quanto às estruturas arqueológicas, foram

²⁰ O III Sítio Escola Internacional de Arqueologia ocorreu em 1995, organizado pela PUCRS e o MARSUL, com coordenação do Prof^o Klaus Hilbert. Na oportunidade, foram escavados dois sítios arqueológicos históricos: Guarda Velha 2 e a Tapera da Figueira; e prospectadas as localidades de Campestre e Monjolo.

evidenciadas duas fogueiras e perfurações na rocha base formando linhas retas.

No âmbito do projeto “O Povoamento dos Campos de Cima da Serra: Bom Jesus e São José dos Ausentes”, que esteve vinculado ao Núcleo de Pesquisas Arqueológicas (NUPArq) e ao Museu Universitário de Arqueologia e Etnologia (MUAE), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Lizéte Dias de Oliveira e equipe (2002a, 2004a e s./d.) iniciaram em 1998 estudos sobre o povoamento dos Campos de Cima da Serra, com o objetivo de analisar o processo de conquista e colonização do extremo nordeste do Rio Grande do Sul, reconstruindo o contexto histórico-espacial do Caminho da Tropas. A proposta foi reunir os dados históricos, geográficos, arqueológicos, arquitetônicos e demográficos e incorporá-los em um Sistema de Informação Geográfica (SIG) do programa ARC-INFO.

Dentro desta proposta, o Registro de Santa Vitória foi localizado e registrado, sendo alvo de uma campanha em 1999, na qual foram realizadas intervenções arqueológicas com o objetivo de evidenciar as diversas estruturas arqueológicas existentes e estabelecer os limites do sítio (OLIVEIRA *et al.*, 2002b; OLIVEIRA, 2004b). O registro situa-se na confluência do rio dos Touros com o Pelotas, em área de encosta forte, formado por três terraplenos, compostos por vestígios de estruturas arquitetônicas.

Na metodologia de campo, empregaram a coleta superficial assistemática do material arqueológico e a realização de três poços testes de 1 x 1m em áreas distintas, a fim de evidenciar a estratigrafia e obter amostras do material arqueológico. Os principais vestígios arquitetônicos detectados foram de áreas construídas: restos de paredes, uma escada e uma depressão, provavelmente um porão; além de taipas de pedra. A cultura material proveniente da etapa de campo foi bastante variável: pregos, vidros, louças, couros, madeira, ossos, dentes, estojos de projétil, cerâmica e carvão.

Oliveira *et al.* (2002b) destacam a importância de conhecer os fatos históricos ocorridos neste sítio, pois estes constituem parte no processo deposicional:

A história do Registro de Santa Vitória é uma sucessão de acontecimentos, história das pessoas que o ocuparam sucessivamente, deixando pistas, modificando o espaço, etc. Não é possível pretender fazer uma “arqueologia do Registro de Santa Vitória” sem levar em conta a historicidade, as diversas ocupações, usos e fatos acontecidos neste palco. (*ibid.*)

Adriana Fraga Silva (2001 e 2004a, 2004b e 2004c) desenvolveu o projeto de pesquisa sobre a paisagem arqueológica do tropeirismo no município de Bom Jesus e o Registro de Santa Vitória como objeto de estudo para sua dissertação de

mestrado no PPGH da PUCRS, sob o título “Estratégias materiais e espacialidade: uma arqueologia da paisagem do Troperismo nos Campos de Cima da Serra / RS” (SILVA, 2006). A autora buscou compreender como se configurou a organização espacial produzida na região ao longo dos séculos XVIII e XIX, em função do Troperismo e da instalação do posto de arrecadação tributária, o Registro de Santa Vitória, tendo como referencial teórico a arqueologia da paisagem.

Na pesquisa realizada no município de Bom Jesus pela equipe do NUPARq (COPE, 2004), na vigência do projeto de “Levantamento Arqueológico da UHE Pai Querê”, foram localizados dois novos sítios arqueológicos históricos, além do Registro de Santa Vitória (RS-PQ-18), os sítios: RS-PQ-34 e RS-PQ-35, ambos relacionados ao Caminho das Tropas. Os trabalhos executados neste projeto restringiram-se somente ao registro arqueológico destes sítios.

No sítio RS-PQ-34, foi registrado um complexo de mangueirões, um cemitério e um trecho do corredor do Caminho das Tropas. Segundo descrição:

Estes mangueirões e o corredor foram construídos no século XVIII como estruturas para a atividade tropeirística na área. Esta fazenda foi utilizada como pouso para tropeiros, e os corredores são parte do caminho que segue até o Registro de Santa Vitória. Quanto ao cemitério, a prefeitura de Bom Jesus instalou uma placa em homenagem aos soldados farroupilhas que ali lutaram em 1839. Desta forma, salientamos a intensa ocupação da área também nos tempos históricos e sua importância estratégica para estruturação da atividade tropeirística durante os séculos XVIII e XIX. (COPE, 2004, p. 71).

No outro sítio, o RS-PQ-35, foram registrados os mangueirões, o corredor e os vestígios de uma estrutura de banho de gado. “Nesta região, tem-se cerca de 3 km de corredor em ótimo estado de conservação. Um ponto interessante sobre estas estruturas está no fato de a mangueira estar situada dentro do corredor, indicando uma passagem obrigatória” (COPE, 2004, p. 72).

Com relação ao sítio Registro de Santa Vitória (RS-PQ-18), a equipe de pesquisa verificou em sua etapa de 2004 que:

[...] a ruína encontrava-se, em boa parte, coberta de vegetação, embora ainda pudesse ser bastante visível. [...] Ele é formado por pelo menos três patamares onde existem ruínas de uma antiga construção de pedra. No seu entorno também pudemos notar uma série de corredores. (COPE, 2004, p. 34).

Segundo a mesma autora, o Registro de Santa Vitória, ou Passo, como é popularmente conhecido pelos moradores locais:

[...] desempenhou um importante papel no cenário econômico e social do Rio Grande do Sul durante o período colonial. Funcionou como um posto de “pedágio” e sua função não ficou limitada a arrecadação de tributos para os

cofres da coroa portuguesa, sobre os produtos, principalmente o gado vacum e muar, que por ele passavam, mas também, através deste posto pretendia-se controlar o trânsito de pessoas, evitando a passagem de desertores. (COPE, 2004, p. 77-78).

No Paraná, a arqueóloga Claudia Inês Parellada (s./d.) realizou intervenção arqueológica na restauração da Capela Santa Bárbara do Pitangui, no Caminho das Tropas, próximo à cidade de Ponta Grossa. A equipe do Centro de Ensino e Pesquisas Arqueológicas (CEPA) da Universidade Federal do Paraná (UFPR) realizou o levantamento e zoneamento arqueológico do Caminho do Itupava (CHMYZ *et al.*, 2001) e a consultoria arqueológica para as obras de restauro e revitalização do Caminho da Graciosa (CHMYZ *et al.*, 2002).

Outro trabalho nesta temática, mas na região sudeste, é a monografia de Ana Cristina Sousa (s./d.) intitulada “Caminhos antigos enquanto artefatos”, que investiga o Caminho Novo e suas variantes, que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais, nos séculos XVIII e XIX, dentro de uma perspectiva reflexiva acerca da arqueologia da paisagem. A autora aborda os caminhos enquanto vetores de relações sociais e econômicas, analisando os espaços públicos (pousos / ranchos, vendas e hospedarias) e os privados (casas e fazendas) no contexto dos caminhos daquela região.

Dentro de uma abordagem histórica, vários são os artigos, monografias e comunicações sobre a temática dos caminhos no sul do Brasil relacionados ao Caminho das Tropas ou ramais destes ou a outros caminhos, como, por exemplo, o caminho entre a Vila de Desterro, atual Florianópolis, e Lages.

Adelson André Brüggemann (2004) realizou o trabalho de conclusão de curso, graduação em história na Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), intitulado “Ao Poente da Serra Geral: A abertura de um caminho entre as Capitanias de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII”, publicado posteriormente sob o mesmo título (BRÜGGEMANN, 2008). O autor trabalha a abertura do caminho entre a Ilha de Santa Catarina (Capitania de Santa Catarina) e a Vila de Lages (Capitania de São Paulo) nas últimas décadas do século XVIII, analisando os interesses políticos, econômicos e administrativos que estavam em jogo na abertura do caminho que se ligava, em Lages, ao entroncamento do Caminho das Tropas.

Segundo o estudo, as razões que levaram à abertura deste caminho foram explicitamente interesses militares, que visavam à proteção da Ilha de Santa Catarina. Havia também a necessidade de trocas comerciais entre a Capitania de Santa Catarina e a Vila de Lages.

O “Projeto Caminho das Tropas” desenvolveu estudos sobre o tema, que envolveram os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. No Estado de Santa Catarina, este projeto envolveu os técnicos da Fundação Catarinense de Cultura, que realizaram pesquisas no planalto catarinense durante o ano de 1986.

Este estudo considerou três eixos de trabalho a partir do município de Lages (SC): a) saída para Campo Belo do Sul; b) estrada para Coxilha Rica; e c) estrada para Paineira. “Foram feitas pesquisas de campo, observação das fazendas, entrevistas com antigos tropeiros, com artesãos, além de estudos bibliográficos [...]”, cujos resultados foram apresentados numa publicação (SANTOS *et al.*, 1988).

Esta pesquisa identificou como marcas do tropeirismo e das atividades ligadas a pecuária, a fazenda tradicional (a casa sede com galpão, cozinha, mangueira, jardim, quintal), os cemitérios, as pastagens delimitadas por taipas, os corredores e o artesanato (em couro e lã) (*ibid.*).

Para o Caminho das Tropas, mais especificamente em relação ao trecho proposto para estudo nesta pesquisa, foi desenvolvido o projeto de pesquisa “Levantamento do Patrimônio Histórico, Ambiental e Sócio-econômico do Caminho das Tropas – Trajeto Cajuru/Passo Santa Vitória – Lages, SC” (SARTORI, VARELA *et al.*, 2004). Este projeto foi realizado pela Universidade do Planalto Catarinense (UNIPLAC), em convênio com o Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e financiado pela Fundação de Ciência e Tecnologia do Estado de Santa Catarina (FUNCITEC), Fundação Catarinense de Cultura (FCC), Prefeitura Municipal de Lages e UNIPLAC.

O referido projeto é pioneiro na região e vem atuando ativamente desde 2002 dentro de uma proposta multidisciplinar com o objetivo de identificar os conjuntos arquitetônicos, históricos e ambientais de interesse de preservação.

A pesquisa está dividida em cinco grupos de trabalho: meio ambiente, história, sócio-econômico, arquitetura, fotografia e vídeo. A metodologia concentrou-se na pesquisa histórica, levantamento bibliográfico, levantamento fotográfico, elaboração da carta geográfica dos corredores de taipas, na análise ambiental através do levantamento florístico, estudo da paisagem e no levantamento arquitetônico de cinco sedes de fazendas dos séculos XIX e XX.

No extenso levantamento desse trecho, foram identificadas estruturas remanescentes do caminho, tais como: corredores de taipa, áreas de pouso da tropa, áreas de guarida d’água, mangueirões entaipados, fazendas centenárias e, possivelmente, o que se acredita ser a primeira fundação de Lages. O estudo

revelou a existência não somente de um caminho na Coxilha Rica, mas de muitos outros:

A partir do rio Pelotas, observam-se com nitidez três caminhos distintos. O levantamento mostrou que um dos caminhos, partindo do Passo Santa Vitória, toma direção mais a oeste levando o caminho no sentido do hoje município de Campos Novos, passando antes por Capão Alto e Campo Belo do Sul, sendo este um dos caminhos que levaria a São Paulo. Partindo do mesmo ponto, porém, mantendo o sentido norte, foi identificado outro caminho que corta a Coxilha Rica, passando por Morrinhos, Cajuru, alcançando a atual região urbana de Lages e seguindo no sentido de Curitiba, formando assim o “Real Caminho de Viamão”. Além desses, foi identificado outro percurso em direção ao litoral do estado, em grandes trechos também ladeado por taipas, formando um longo corredor, passando pela Fazenda Boa Vista, seguindo para os municípios de Paineira e São Joaquim. Este caminho serviu para o transporte de charque e couro, principais produtos comercializados entre o planalto e o litoral. (SARTORI, VARELA *et al.*, 2004).

O levantamento arquitetônico privilegiou uma investigação inicial acerca das fazendas na Coxilha Rica, realizando um estudo de caso em cinco unidades: - Fazendas Santa Tereza, São João, Limoeiro, Tijolino e Cajuru – situados ao longo do traçado do Caminho das Tropas (SARTORI, VARELA *et al.*, 2004). Para tanto, empregaram o conceito de unidade produtiva rural para designar o conjunto de edificações e espaços das fazendas, aliado à análise tipológica, procurando estabelecer elementos espaciais comuns a ambos (ISHIDA; TEIXEIRA, 2003).

A equipe de pesquisa deste projeto deu prosseguimento à investigação, englobando outras áreas das rotas dos tropeiros no Estado de Santa Catarina. O levantamento histórico foi realizado no período de março a julho de 2005 pela UNIPLAC e a Universidade do Contestado (UnC).

O trabalho foi dividido em duas frentes, sendo a equipe da UNIPLAC responsável pela execução do trecho Lages a Correia Pinto, no trajeto entre o Passo Santa Vitória e o Passo do rio Canoas, e a da UnC, por Curitiba a Mafra. Os resultados foram publicados no livro “Caminho das Tropas: Caminhos, pousos e passos em Santa Catarina” (LÖCKS *et al.*, 2006).

Finalmente, cabe ressaltar que o fenômeno dos caminhos e do tropeirismo não se restringe somente às regiões sul e sudeste do Brasil, mas ocorreu também em outros países da América do Sul, sendo pesquisado no Uruguai, Argentina, Paraguai, Chile, Peru, dentre outros (LARRAÑAGA, 2004; MIRANDA, 2004a, 2004b, 2004c; GULINO, 2004a, 2004b; ROCHA, 2004; e outros).

Conforme apresentado neste capítulo, a Arqueologia Histórica iniciada nos anos de 1960 em Santa Catarina abordou diversos temas de pesquisa ao longo de sua produção, mudando seu foco desde o estudo de sítios militares (fortalezas) a intervenções arqueológicas relacionadas às restaurações de edificações (casarios,

igrejas, alfândega).

O histórico das pesquisas realizadas no Estado apresentou a defasagem dos estudos de sítios arqueológicos históricos situados no planalto em relação ao litoral, onde há a maior concentração destas pesquisas. Também mostrou que as pesquisas arqueológicas históricas estão essencialmente, com raras exceções, voltadas para os problemas pontuais e não às problemáticas de investigação em busca da compreensão dos processos históricos e das transformações vivenciadas pelas sociedades pretéritas.

Além disso, pesquisas relacionadas à categoria de sítios de trânsito, como caminhos antigos e rotas comerciais, não foram contempladas. Tais sítios podem fornecer importantes indícios para compreender as relações “sócio-econômicas e das diferentes apropriações do espaço natural” (COMERLATO, 2008, p. 100).

O histórico das pesquisas referentes aos estudos de caminhos no sul do Brasil destacou as pesquisas históricas e arqueológicas que abordam o tema, mostrando o “estado da arte”. Há uma discrepância das pesquisas de cunho arqueológico sobre caminhos em relação às investigações históricas, voltadas principalmente às questões relativas ao Tropeirismo. A bibliografia arqueológica relativa ao tema caminhos é ainda muito pouco expressiva se comparada à produção de cunho historiográfico no Brasil.

As poucas investigações arqueológicas estavam voltadas ao estudo dos sítios arqueológicos de Registros, a revitalização e restauro de edificações e de caminhos, a reconstrução do contexto histórico-espacial do Caminho das Tropas e ao cadastro de sítios relacionados ao fenômeno do Tropeirismo a partir de trabalhos de contrato.

Dentro de uma abordagem da paisagem arqueológica do Tropeirismo, a pesquisa de Silva (2006) é precursora, pois estuda as espacialidades e estratégias materiais que configuraram a organização espacial dos Campos de Cima da Serra.

Estas considerações iniciais foram importantes para situar as pesquisas realizadas no contexto regional, construir a problemática de pesquisa, definir as premissas teóricas norteadoras do estudo e elaborar a proposta metodológica empregada para a realização desta investigação, temas que serão abordados no próximo capítulo.



2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS PARA O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS

2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS PARA O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS

Se dois homens vêm andando por uma estrada, cada um com um pão, e, ao se encontrarem, trocarem os pães, cada um vai embora com um. Se dois homens vêm andando por uma estrada, cada um com uma idéia, e, ao se encontrarem, trocarem as idéias, cada um vai embora com duas. Provérbio chinês

Como diz o provérbio chinês citado acima, à medida que se dialoga e se partilham experiências, algo de novo se acrescenta à ciência. O diálogo entre os interlocutores e os objetos de estudo, as ideias que cada um tem a respeito deles, faz com que novas ideias brotem, novas questões surjam, num ato cíclico de discussão, análise, interpretação, o pensar e o repensar a forma de fazer a pesquisa e investigar um tema. Não apenas são oferecidos novos dados, mas métodos são testados, teorias são propostas, modelos explicativos são construídos e novas perguntas são formuladas.

Dessa forma, neste capítulo serão apresentadas as propostas teórico-metodológicas que embasaram este estudo sobre o Caminho das Tropas. Na incerteza da caminhada, as escolhas teóricas e metodológicas foram sendo realizadas, outras foram adaptadas ou construídas em conjunto com o processo de coleta, análise e interpretação de dados, buscando-se mecanismos que, ao final da pesquisa, produzissem resultados.

A afirmação de que “a pertinência e a adequação entre métodos, teorias e objeto do estudo é o fio condutor que norteia nossas considerações de ordem metodológica e teórica” (KERN, 1998, p. 35) orientou esta pesquisa. Dessa forma, o objeto de pesquisa e a sua problemática científica é que determinaram a busca por uma proposta metodológica para a sua investigação, assim como o referencial teórico que deu suporte às interpretações e explicações possíveis a partir das questões propostas.

Ao longo da trajetória escolhida para estudar o Caminho das Tropas, muitas necessidades e dificuldades apareceram, mas principalmente a busca por um referencial teórico pertinente e um método adequado ao objeto de pesquisa. Esse foi, sem dúvida, o maior desafio desta investigação científica. Aquilo que todo investigador teme era evidente, ou seja, como aliar teoria e metodologia para estudar um objeto de pesquisa tão distinto da maioria das pesquisas arqueológicas brasileiras: uma via antiga de trânsito.

A carência de estudos sobre redes viárias na arqueologia brasileira, conforme se constata no primeiro capítulo, também se reflete nas ferramentas metodológicas empregadas nas pesquisas arqueológicas. A questão que se colocava era como estudar um caminho dentro dessa conjuntura? Quais são as ferramentas disponíveis? Como investigar um caminho antigo? Como estudar a paisagem?

Na busca por possíveis ferramentas metodológicas para estudar uma via de trânsito, buscaram-se aportes teóricos na arqueologia da paisagem e nos estudos de caminhos pré-incaicos, incaicos e coloniais em outros contextos, principalmente na arqueologia latino-americana, que tem avançado no estudo de caminhos antigos.

Esta carência reflete-se também no registro arqueológico voltado essencialmente para sítios pré-históricos e históricos pontuais. O “Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos” (CNSA) do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) não contempla sítios do tipo linear, como os caminhos antigos, que apresentam as suas especificidades. Esta ficha padrão apresenta dificuldades para se registrar este tipo de evidência arqueológica.

Portanto, outro ponto a ser abordado era a consolidação da proposta metodológica que se adequaria ao objeto de investigação. Sendo assim, apresentar-se-á como foi desenvolvida a pesquisa documental, a prospecção arqueológica, o registro dos trechos do Caminho das Tropas e das suas estruturas viárias, a aplicação da fotointerpretação na arqueologia, o desenvolvimento de uma base de dados e a estruturação de um Sistema de Informação Geográfica, enfim as estratégias metodológicas que auxiliaram na análise e interpretação do arcabouço documental e vestígios materiais encontrados neste estudo.

2. 1 APORTES TEÓRICOS PARA O ESTUDO DE PAISAGENS NA ARQUEOLOGIA

Os arqueólogos têm tradicionalmente estudado os sítios arqueológicos, que

se caracterizam por acampamentos, aldeias, cidades, fortalezas, entre outros lugares importantes para as sociedades do passado. Entretanto, a paisagem cultural dos caminhos, das estradas, dos aquedutos, dos muros nos campos, dos terraços, entre outros vestígios existentes entre os sítios tem sido frequentemente ignorada nas pesquisas arqueológicas.

Partindo do pressuposto de que o Caminho das Tropas e as estruturas construídas são artefatos históricos organizados dentro de um dado espaço e tempo, resultado de um ou vários processos sócio-econômicos vivenciados pelas sociedades pretéritas, procurou-se analisar essas paisagens criadas, construídas ou modificadas, a partir de um viés arqueológico.

Mas, como estudar a paisagem na arqueologia? Que categoria de análise é esta? Este questionamento requer primeiro explicar o que se entende por paisagem, como um termo que designa um objeto de estudo numa área do conhecimento. E, por consequência, como esta é analisada na arqueologia?

O termo paisagem é polissêmico e, portanto, pode ter várias conotações, dependendo da área de conhecimento na qual é estudada. Uma paisagem para um geógrafo pode ser diferente de uma paisagem para um historiador ou, por exemplo, para a história da arte. São múltiplos olhares para um mesmo objeto. Poder-se-ia, por exemplo, estudar a maneira como as sociedades contemporâneas veem a paisagem e criam o objeto que elas observam.

A noção de paisagem por si só sofreu um processo de mudança, evoluindo de um conceito objetivo, com a caracterização física do meio ambiente ao subjetivo, como algo construído em contínua mudança e reflexo de um processo vivenciado. Essas divergências estão mais pautadas na maneira de como se olha o objeto do que no objeto estudado.

Numa outra abordagem, poder-se-ia apresentar a paisagem como um patrimônio herdado do passado, ou dentro de um aspecto ecológico, como a natureza na qual estamos inseridos e pela qual somos responsáveis. Contudo, não é a proposta desta pesquisa revisar as possíveis abordagens referentes à paisagem, mas como esta é estudada pela arqueologia.

Lizet e Ravignan (1987, p. 14) apontam que:

[...] le paysage est le miroir des relations anciennes et actuelles de l'homme avec la nature qui l'environne, la plaque photographique sur laquelle il a laissé une trace plus ou moins précise et profonde, avec tous les phénomènes possibles de surimpression.

Segundo os autores, a paisagem tem uma história a contar, “[...] apparaît

comme une écriture, à savoir ce qui relève des cultures humaines, inscrite sur un support, la nature avec laquelle il a fallu composer.” (*ibid.*, p. 15).

Por outro lado, Gérard Chouquer (2000, p. 189), entende a paisagem como “[...] l’ensemble des formes et des modelés visibles à la surface du sol [...]”. Para este pesquisador, a paisagem é alguma coisa que vai além da soma dos elementos que a compõem:

[...] on tente d’analyser le paysage en soi, comme un produit de son histoire, c’est-à-dire d’interactions qui ne sont pas toutes produites par les faits de l’Histoire. On ne cherche plus à y reconnaître obligatoirement et uniquement des modèles; en revanche on tente d’en construire qui rendent compte de sa complexité. On le conçoit comme un objet scientifique en soi, qui soit, pour reprendre la formule bien connue, quelque chose d’autre que la somme de tous les éléments que le composent. (*ibid.*, p. 109).

Para Annie Antoine (2002, p. 45), a paisagem é um objeto e um olhar. O olhar sobre uma paisagem antiga deve ser orientado de acordo com uma tripla temática: uma perspectiva diacrônica, um processamento arqueológico e uma interpretação social. A investigação da relação existente entre a paisagem e a sociedade contribui para dar um sentido ao conjunto. Segundo a autora explica:

Il ne s’agit pas de porter un regard régressif sur un paysage contemporain pour essayer d’en reconstituer les caractères antérieurs, mais de le considérer à un moment de son histoire comme le résultat d’une évolution au cours de laquelle son aspect et ses utilisations n’ont pas toujours été les mêmes. Nous tenterons de saisir en même temps son aspect et ses finalités. (*ibid.*).

Estudar uma paisagem, como por exemplo, a paisagem de um caminho usado por tropas de animais, militares e pessoas, requer compreender que a paisagem é uma construção cultural teórica feita no presente sobre as relações de uma sociedade e o meio no passado. O tropeirismo foi um ciclo econômico que deixou suas marcas no passado, construiu uma paisagem formando a atual noção de paisagem tropeirística.

O estudo de paisagens se desenvolveu nas últimas décadas a partir da utilização de imagens aéreas ou de satélite, relacionadas principalmente às necessidades de gestão do território.

A arqueologia da paisagem, uma área da ciência relativamente nova, trata a paisagem como um artefato que pode propiciar novos dados e detalhes sobre a vida cotidiana dos povos do passado:

All civilizations, past and present, require an efficient means of transportation and communication. Societies need to move goods, people, and information throughout the regions they control. Roads also have powerful social, political, and sacred functions. Formal roads are major

transformations of the environment. Their patterns on the landscape provide information about the organization of settlements, social interaction, land tenure, ritual, standards of measurement, and the activities of everyday life. (TROMBOLD, 1990 *apud* ERICKSON, 2001, p. 21).

O estudo da paisagem, ou do espaço arqueológico, e da relação do homem com o meio ambiente é um fenômeno ainda recente nas pesquisas arqueológicas no Brasil, iniciado, principalmente, a partir de meados da década 1990, onde a paisagem “[...] deixa de ser a tela de fundo, um cenário estático para a ação social, passando a atuar como integrante ativo e interativo desta ação” (SOUSA, s./d.). No entanto, essa discussão e reflexão têm início bem antes nos Estados Unidos e na Europa, sobretudo na França e, mais recentemente, na Espanha.

A paisagem, o meio ambiente ou o espaço têm sido estudados na arqueologia segundo diferentes abordagens teórico-metodológicas. Contudo, pode-se constatar de forma geral que a terminologia empregada por diferentes autores utiliza distintos termos, tais como: Arqueologia Espacial, Ecologia Histórica, Geoarqueologia, Arqueologia Ambiental, Arqueologia Extensiva e Arqueologia da Paisagem. Muitas vezes, estes termos designam as mesmas coisas, pois possuem objetivos em comum.

Não considerando a terminologia empregada, mas partindo das fontes e dos métodos usados nessa categoria arqueológica, poder-se-ia reunir em três grandes grupos de estudo: Arqueologia Espacial, Geoarqueologia ou Arqueologia Ambiental e Arqueologia da Paisagem.

2. 1. 1 Arqueologia Espacial

A Arqueologia Espacial tem suas origens nos anos 1940-1950, em diferentes escolas ou correntes arqueológicas: a anglo-saxã e a francesa. Desenvolveu-se na década de 1970 com a *New archaeology*, cujos principais expoentes são as obras de David Clarke (1977) e Ian Hodder e Clive Orton (1976).

David Clarke (1977), autor de *Spatial Archaeology*, apresenta as origens das abordagens espaciais na arqueologia e as diferenças existentes entre as escolas, definindo a prática da Arqueologia Espacial como sendo:

[...] the retrieval of information from archaeological spatial relationships and the study of the spatial consequences of former hominid activity patterns within and between features and structures and their articulation within sites, site systems and their environments [...]. (CLARKE, 1977, p. 9).

Para tanto, o autor propõe três níveis de abordagem:

a) micro: refere-se às estruturas interiores do sítio, destacando-se os aspectos individuais e os modelos sócio-culturais;

b) semimicro: refere-se ao conjunto de estruturas do interior do sítio e suas relações como os arredores imediatos; e

c) macro: refere-se à escala regional, as relações entre o sítio e os modelos econômicos e geográficos.

A obra *Spatial analysis in Archaeology* de Ian Hodder e Clive Orton publicada em 1976, cuja versão foi traduzida para o espanhol em 1990, tornou-se uma referência clássica na análise espacial.

Os autores têm como objetivo principal nessa obra mostrar para os arqueólogos as grandes possibilidades de um estudo detalhado e sistemático das estruturas espaciais da informação arqueológica. Abordam a dimensão geográfica das culturas, as noções de distribuição espacial aleatória e regular, a teoria do lugar central, a hierarquia dos assentamentos e a noção de correlações entre as distintas distribuições, a partir do uso de mapas de distribuição e fortemente calcadas na teoria e técnica da estatística.

Essa linha de pesquisa corresponde à adoção pelos arqueólogos dos métodos de análise espacial da geografia humana. Os seus principais métodos são a análise teórica das distâncias (*site-catchment analysis*, sistema de rede ou reticular, polígonos de Thiessen, modelo de gravidade), análise de vizinhança, análise de regressão, análise de superfície de tendências, análise estatística da distribuição de pontos que representam os sítios e a dispersão dos artefatos arqueológicos para definir as características da sua distribuição espacial.

Hodder e Orser (1990) concluem, a partir dos estudos e exemplos expostos em sua obra, que:

[...] las técnicas analíticas espaciales poseen una relevancia general en arqueología, porque tanto las distribuciones de yacimientos ya artefactos, como las de variables tales como el porcentaje de un tipo de cerámica, constituyen datos arqueológicos importantes. (HODDER; ORSER, 1990, p. 260).

Dessa forma, procuram compreender a conduta humana no passado a partir da análise de mapas e suas relações no espaço. Todavia, os autores apontam os problemas que pode enfrentar esse tipo de análise: “problemas resultantes de la naturaleza de los datos arqueológicos, problemas metodológicos particulares derivados del empleo de las propias técnicas en arqueología, y problemas acerca de la relación entre forma espacial y proceso.” (*ibid.*).

Contrariamente à Arqueologia da Paisagem, a Arqueologia Espacial não

observa os vestígios empíricos, mas procura compreender por métodos quantitativos e estatísticos as leis que explicam as distribuições observadas.

Exemplos de propostas dessa natureza, segundo o viés da Arqueologia Espacial, se referem aos trabalhos de Barcelos (2000) e Comerlato (1998), relacionados às suas pesquisas acadêmicas junto a sítios históricos. E, mais recentemente, a aplicação de alguns desses métodos espaciais nas pesquisas arqueológicas brasileiras são os trabalhos de Saldanha (2005), Copé (2006) e Teixeira *et al.* (2007).

A Arqueologia Espacial não fornece aportes teóricos suficientes à análise do Caminho das Tropas, na medida em que não é possível estudar este objeto de pesquisa essencialmente linear sob a ótica da distribuição espacial a partir de “mapas de distribuição” ou através de métodos estritamente estatísticos e quantitativos.

Outra proposta de trabalho, onde fosse abordada a relação dos sítios arqueológicos existentes às margens do Caminho com a via de trânsito, seria uma estratégia pertinente e talvez bastante promissora para compreender a escala de relações entre os sítios e as redes viárias de um território, através da distribuição espacial.

2. 1. 2 Arqueologia Ambiental, Geoarqueologia e as ciências paleoambientais

A Geoarqueologia, a Arqueologia Ambiental e as ciências paleoambientais estudam os impactos antrópicos e as interações entre sociedade e meio, através da análise, por exemplo, de mudanças na cobertura vegetal, de processos erosivos, das transformações dos cursos de água, entre outros objetos. Os seus métodos são a sedimentologia, a palinologia, a carpologia, a antracologia, assim como o uso de imagens de satélites, foto e cartointerpretação.

Nos anos 1990, as ciências paleoambientais elaboraram novas estratégias e começaram a se interessar pela ação do homem sobre o meio, buscando caracterizar as suas atividades. Anteriormente, procuravam reconstituir a história do clima através da paleoclimatologia.

A Arqueologia Ambiental possui uma definição mais ampla, que inclui a Geoarqueologia, a Paleobotânica, o estudo da fauna como indicador do meio ambiente (não com todos os aspectos da Arqueozoologia, que trata, principalmente, da alimentação, mas, por exemplo, da área que estuda a micro fauna), e a Paleoclimatologia.

A Arqueologia Ambiental, em inglês *environmental archaeology*, segundo a concepção de Morais (1999, p. 12), pode ser definida como “o campo geral de aplicação das ciências naturais à arqueologia”.

A Geoarqueologia é um neologismo dos anos 1990 que, no significado *stricto sensu*, refere-se à Geologia aplicada à Arqueologia, ou seja, trata mais precisamente do estudo das interações entre as atividades humanas e os meios a partir do ponto de vista das ciências da terra, como as sedimentações antrópicas, as atividades pedológicas, a ocupação do solo e outras.

Morais (*ibid.*, p. 9) explica que o termo Geoarqueologia, *Geo-archaeology* em inglês, foi inserido no início dos anos 1970 por Butzer com uma conotação ecológica:

Geo-archaeology contributes far more than stratigraphic information. In the ideal case it is basic for the identifications of microenvironments (...). When the practitioner is sufficiently attuned to and allowed to participate in excavation strategy and implementation, geo-archaeology can resolve further aspects at the research interface; burial, preservation, and contextual factors critical to the recognition of primary, semi-primary or secondary sites. It can further be argued that a functional classification of Stone Age sites into categories such as quarry/workshop, kill/butchery, or camp/living can only be properly made with the close collaboration of a geo-archaeologist. Finally, the geo-archaeologist can probably contribute significantly on the availability and limitations of environmental resources, or help generate higher-level interpretations such as cultural adaptations of adaptive radiation. (BUTZER, 1982 *apud* MORAIS, 1999, p. 10).

A Geoarqueologia contribuiu para revelar os efeitos pós-deposicionais dos sítios com fenômenos de sedimentação, colúvio ou erosão, chamada de tafonomia da paisagem. Esta nova abordagem que, até os anos 1980, objetivava identificar as modificações climáticas e as mudanças de ocupação do solo, a partir dos anos 1990 passou a estudar as dinâmicas e a continuidade de ocupação, tendo consciência da relação entre a complexidade das sociedades e seu impacto no meio ambiente.

No Brasil, o fator *geo* na arqueologia tem sido empregado por José Luiz Morais (1999, 2000, 2001a e s./d.) no âmbito das investigações arqueológicas realizadas na bacia do rio Paranapanema, no denominado Projeto Paranapanema, no Estado de São Paulo. Morais entende que o fator *geo* é definido pelas relações entre a Arqueologia, a Geografia, a Geomorfologia e a Geologia, integrando o uso de geotecnologias. Para tanto, o autor apresenta os dois subcampos da Arqueologia, onde o fator *geo* se distribui: a Geoarqueologia e a Arqueologia da Paisagem.

A primeira possui uma característica bem marcada, que é a possibilidade de interdisciplinaridade entre a Arqueologia e as geociências. A segunda, com duas correntes: uma americana, relacionada à pesquisa dos antigos jardins, e outra

européia, que propõe a interface entre a Arqueologia e a Geografia (MORAIS, 1999, p. 5). A Arqueologia da Paisagem, enquanto subcampo, tem como postulado, na maioria dos seus procedimentos, a não intervenção no registro arqueológico (*ibid.*, p. 6).

O uso de sensoriamento remoto na Geoarqueologia, através de imagens captadas (aéreas ou de satélite), tem auxiliado a compreender as culturas do passado:

Photographs have long been used by geoarchaeologists to document sites before, during, and after excavation. In the early 1980s, remote sensing became a tool used to detect human features on the contemporary landscape. These skills were applied to see ancient landscapes as well. Students apply remote sensing and map skills to study ancient and prehistoric sites.

Remote sensing is the use of sensors that detect electromagnetic radiation to record images of an environment. The sensors, attached to airplanes, satellites, and other Earth-orbiting objects, collect data to create images of human and physical features. Some wavelengths of electromagnetic radiation penetrate clouds, smoke, and vegetation, allowing detection of features and patterns that could otherwise not be seen. (MISSION GEOGRAPHY).

O emprego desses campos relacionados à geografia e ao meio ambiente na arqueologia brasileira e o desenvolvimento de tais disciplinas ainda são numericamente pouco representativos. Nesse contexto, os poucos trabalhos são oriundos, principalmente, das pesquisas de mestrado e doutorado realizadas a partir da década de 1990, mais voltados ao fator *Geo*, dentro da perspectiva da Geoarqueologia (AFONSO, 1988, 1995; BITENCOURT, SCHMITZ, 2002; BROCHIER, 2001; CANTO, 2001; FACCIO, 1992, 1998; KAMASE, 2001; KASHIMOTO, 1992, 1998; MELLO ARAÚJO, 1994; LEMES *et al*, 2003; RUBIN, SILVA, 2007; SCHAAN *et al*, 2001; SCHNEIDER *et al*, 2003).

A linha de estudo voltada essencialmente à integração e à aplicação de dados das ciências paleoambientais à arqueologia não alcança a proposta da presente pesquisa de compreender não apenas a relação do homem com o meio ambiente ou os impactos antrópicos sobre a natureza pelas sociedades pretéritas, mas a construção de uma paisagem.

Todavia, não significa que não se usem dados dos estudos ambientais, tais como a geologia, a geomorfologia, a hidrologia, a flora, para auxiliar a entender a instalação do sítio arqueológico e os processos pós-deposicionais ou de transformação do terreno ocorridos durante o seu uso e posteriores ao seu abandono, compreendendo assim o seu estado de conservação.

A questão é a mudança de foco no uso dos dados ambientais, empregando-se

as informações com objetivos estritamente relacionados à compreensão do sítio e não no sentido de entender como a ação humana alterou o meio ambiente, ou quais os efeitos da abertura do Caminho das Tropas sobre a natureza.

2. 1. 3 Arqueologia da Paisagem

A Arqueologia da Paisagem surge na Inglaterra nos anos de 1970 e 1980, sob a denominação de *landscape archaeology*. Também chamada por alguns de Arqueologia Extensiva, foi uma renovação da geografia histórica a partir dos anos 1970, ampliando as ambições da arqueologia. Ela considera a paisagem como um todo, onde os sítios arqueológicos estão inseridos.

É o estudo dos vestígios físicos, por exemplo, das redes viárias e do fracionamento dos territórios na Europa. Os seus métodos são a carto e fotointerpretação, a prospecção aérea, a prospecção terrestre, a observação de microrrelevos, a análise morfológica, entre outros.

Outra abordagem é a chamada Arqueologia Extensiva, que, em seus pressupostos metodológicos e no que se refere ao uso das fontes, aproxima-se tanto da Arqueologia Espacial quanto da Arqueologia da Paisagem, conforme definição de Barceló (1988, p. 195 *apud* BARCELOS, 2000, p. 45): “En rigor, la práctica y los métodos de la llamada arqueología extensiva o espacial son una formalización refinada de la práctica y métodos desarrollados por la geografía histórica y la arqueología del paisaje (*landscape archaeology*)”. Segundo o autor, esta abordagem procura levantar toda a informação, incluindo-se a escrita, para compreender os espaços sociais produzidos pelos homens, mas já desaparecidos.

Por outro lado, a Arqueologia da Paisagem de origem britânica – *landscapes archaeology* – é entendida como a união da Arqueologia e Geografia, possuindo um enfoque interdisciplinar entre várias disciplinas: História, Antropologia, Sociologia, Arquitetura, Urbanismo, Ecologia, Zooarqueologia, Arqueobotânica e toda a gama da Geografia (Biogeografia, Geocartografia, Geografia Humana e Econômica, Geopolítica, Geoarqueologia, etc.) (MORAIS, 1999, p. 11).

Um dos precursores da Arqueologia da Paisagem foi Georges Bertrand (1978), um dos organizadores de um colóquio internacional sobre a ecologia histórica em 1976, na França, e autor da obra “Pour une histoire écologique de la France rurale” (BERTRAND, 1975). No artigo publicado nos anais do evento, Bertrand analisa a arqueologia da paisagem dentro da perspectiva da Ecologia Histórica. Segundo a explicação do autor:

L'archéologie du paysage doit donc être appréhendée comme une tentative pour retrouver la trace des rapports historiques établis entre la Société et la Nature.

[...]

L'archéologie du paysage doit être, dans un premier temps, englobée dans une problématique plus vaste qui est celle de l'écologie historique, c'est-à-dire d'une étude des rapports entre les sociétés successives et les espaces géographiques qu'elles transforment pour produire, habiter et rêver. (BERTRAND, 1978, p. 132).

Bertrand (*ibid*, p. 137) propôs alguns postulados a partir dos quais a arqueologia da paisagem poderia se desenvolver: a) uma tentativa sociológico-ecológica integrada que ultrapassa a análise estrutural agrária; b) a utilização do método regressivo; c) a reconstituição contínua dos geossistemas; e d) uma pesquisa espacial que deve analisar as unidades de produção. Dentro desse contexto, o autor naquela época fazia um alerta:

Isolée, l'archéologie du paysage ne peut pas se développer car elle ne peut assurer à elle seule la problématique écologique qui lui est indispensable. Il lui faut participer à l'effort théorique et pratique de l'écologie historique qui constitue actuellement un chemin parmi tant d'autres pour retrouver l'unité perdue de l'Histoire et de la Nature. (*ibid*).

A paisagem dentro dos postulados da Ecologia Histórica é resultado e engloba três níveis que são indissociáveis e únicos: os elementos físicos ou abióticos, os biológicos e os antrópicos. A partir dessa visão, na definição de paisagem “[...] il y a encore beaucoup d'éléments physiques et assez peu de place faite à l'activité humaine dont les résultats sont jugés dérisoires en regard de l'importance des phénomènes géologiques et structuraux [...]” (ANTOINE, 2002, p. 41).

A conceituação inicialmente proposta evoluiu rapidamente, dando lugar aos aspectos humanos e sociais do conceito de paisagem e que não podem ser tratados como ecossistemas, pois: “Le plus simple et le plus banal des paysages est à la fois social et naturel, subjectif et objectif, spatial et temporel, production matérielle et culturelle, réel symbolique [...]. Le paysage est un système qui chevauche le naturel et le social.” (BERTRAND, 1978, p. 249 *apud* ANTOINE, 2002, p. 42). Dessa forma, a paisagem é definida pela sua evolução e não pela sua existência, nem como um quadro natural ou um cenário imóvel.

A Arqueologia da Paisagem passa por um momento de profundas transformações iniciadas ao longo das últimas décadas, relacionadas às mudanças nos métodos empregados e na maneira de questionar os dados, em decorrência da mudança dos valores em voga, e pela inserção de novos sistemas de coleta e

organização dos dados.

Nos anos de 1960-1970, os arqueólogos na Europa estavam mais voltados para a Geoarqueologia, para a ocupação do solo e à proposição de cartas toponímicas. A Arqueologia partilhava dos mesmos pressupostos e da mesma escala que a Toponímia. A Toponímia tinha como método a evolução dos termos e sons, a difusão cronológica, a classificação baseada somente no período cronológico, usando escalas de mapas grandes e como fonte principal a ocupação do solo. Tratavam a ocupação do solo através da geohistória, baseada nos vocábulos, por exemplo, de comunidades, paróquias, igrejas, etc. (ZADORA-RIO, 2001).

Nos anos 1980, a paisagem surge como uma nova concepção formada principalmente por geógrafos e cientistas ruralistas, chamada de Geografia Histórica, favorecendo o estudo da história da agricultura, o uso das culturas e a domesticação de animais.

A Arqueologia da Paisagem teve uma grande contribuição com a inserção da fotografia aérea e, mais tarde, com as imagens de satélite, além do uso de mapas em escalas maiores.

As modificações do estudo ocorreram sobre as transformações do solo e do espaço. Foram utilizados outros dados para análise e não somente os vestígios provenientes dos solos, mas novos objetos, tais como a função dos espaços, o desaparecimento de construções, além da introdução de novos métodos, como a prospecção mais intensiva do solo e a sistematização de dados fornecidos pela fotointerpretação.

Houve uma mudança também na escala de análise, não se fixando apenas na cronologia do sítio, mas na dinâmica de transformação do mesmo, passando, por exemplo, de um tipo de construção para outro. A visão se ampliou, migrando do sítio para o território arqueológico, buscando compreender a evolução da ocupação do solo numa perspectiva diacrônica e reconstituindo as edificações a partir dos vestígios encontrados.

Nas pesquisas arqueológicas realizadas na Europa, o interesse deslocou-se do sítio para o território, o novo objeto de investigação. Anteriormente, o objetivo era comparar o sítio com outros sítios do mesmo tipo e, assim, classificá-lo dentro de uma mesma série pertencente a um mesmo período cronológico. De agora em diante, reconstitui-se a evolução dos territórios, procurando analisar a transformação da estrutura do habitat, as suas relações com a propriedade e a rede viária, numa perspectiva de *longue durée*, da proto-história à época pré-industrial.

Outro objetivo da Arqueologia da Paisagem é identificar as marcas deixadas no solo pelas sociedades que se sucederam sobre um mesmo território, postulando que a organização do espaço é portadora de informações sobre a estrutura das sociedades que a produziu, sendo reconhecível através dos dados arqueológicos.

José Luis Lanata (1997) analisa os componentes da paisagem arqueológica e apresenta a variedade de enfoques e contribuições existentes, afirmando que um dos principais pontos da paisagem arqueológica “[...] es que a través de su análisis es posible explicar la utilización del espacio por parte del paisaje” (LANATA, 1997, p. 154).

Segundo o autor, os componentes mais importantes de uma paisagem são: a estrutura e a mudança; e, do ponto de vista arqueológico, o elemento principal que compõe uma paisagem é o próprio registro. Dentro desta perspectiva da paisagem, “[...] el registro arqueológico se encuentra disperso conformando estructuras, las que son el producto de la acción combinada de procesos naturales y culturales” (*ibid.*, p. 155).

De acordo com a definição de Lanata (*ibid.*), a estrutura:

[...] da cuenta de las relaciones espaciales entre diferentes elementos – artefactos, rasgos ecofactos – y/o propiedades – diversidad, densidades, distribución – del registro arqueológico, considerando tamaño, forma, cantidad, tipos y configuraciones a lo largo del tiempo.

Por outro lado, a mudança ou *el cambio*, “[...] hace referencia a las alteraciones a lo largo del tiempo, en otras palabras, ve la evolución del paisaje”. Em geral, conforme o autor, os arqueólogos definem uma paisagem arqueológica baseando-se fundamentalmente no componente da estrutura, e, portanto:

Lo que primero vemos de un paisaje arqueológico es la estructura del registro arqueológico en un bloque espacio-tiempo. Tamaño, forma, cantidad, tipos y configuraciones del registro arqueológico de sus componentes conjuntamente con sus propiedades pueden ser traducidos, a través de nuestro análisis, en término de tácticas y estrategias de esas poblaciones humanas. (LANATA, 2004, p. 156).

Pierre Gouletquer (1990), que analisa a noção de território imbricado com a percepção de espaço e duração, fez duas importantes constatações, que a princípio podem nos parecer evidentes nos dias de hoje, constituindo-se em elementos dos territórios atuais, a refutar ou aceitar:

[...] d’une part, le site archéologique est inseparable du paysage dans lequel il se trouve et ne peut donc en être extrait sans dommage.
D’autre part, il est indissociable de son inventeur, c’est-à-dire du contexte social, culturel, historique et technique auquel celui-ci est soumis. (GOULETQUER, 1990, p. 476).

A partir dos anos de 1990, a Arqueologia da Paisagem passa a ser vista como um palimpsesto, ou seja, uma modificação que se sobrepunha a outra. As sociedades sucessivas alteravam as anteriores. Mas os processos têm escalas e velocidades diferentes.

No fim dos anos 1990, o Sistema de Informação Geográfica (SIG) e o Sistema de Gestão de Base de Dados (SGBD) trazem alterações na reflexão e na maneira de realizar e de organizar os dados. A Arqueologia Preventiva também fornece um incremento às pesquisas, mostrando a grande quantidade de sítios arqueológicos e buscando utilizar ferramentas de identificação e de gestão.

Dentro do viés da Arqueologia da Paisagem, trabalhos mais recentes têm buscado abordar e aplicar esta proposta, como os trabalhos de Sousa (s./d.) e Silva (2006), ambos relacionados ao estudo de caminhos antigos no Brasil colonial e imperial.

Nos últimos anos, a Arqueologia da Paisagem vem conquistando espaço nas pesquisas arqueológicas brasileiras, como pôde ser comprovado num rápido levantamento dos trabalhos apresentados no Congresso da Sociedade de Arqueologia Brasileira (SAB) (2001, 2003, 2005 e 2007), ampliando assim as abordagens dos estudos de paisagens arqueológicas (AFONSO, 2001, 2003; ALBUQUERQUE, 2003; CALI, 2001; CARDOSO, VELOSO, 2001; KASHIMOTO *et al.*, 2003; MAZZ, MORENO, 2002; MORAIS, 2001a; MORAIS, 2001b; PARELLADA, 2007; TEIXEIRA, 2003; ZARAKIN, 2005).

A partir da perspectiva de analisar o Caminho das Tropas e as estruturas viárias que compõem a paisagem do tropeirismo, procurou-se compreender as transformações ocorridas na área de pesquisa, não no sentido das modificações físicas, mas a partir de uma perspectiva histórica de um processo de conquista e de ocupação de um território através de uma via antiga, conformando a constituição do que atualmente denomina-se a paisagem troperística.

Da mesma forma, objetivou-se, através dos pressupostos de Lanata (1997), identificar os componentes da paisagem arqueológica e assim observar o uso dos espaços e a continuidade ou alterações ocorridas.

Dentro dos pressupostos da Arqueologia da Paisagem, buscou-se agregar novos métodos de coleta e análise de dados, como a fotointerpretação, o uso de imagens de satélite, de um SIG, procurando identificar as alterações ocorridas no espaço, formando uma paisagem calcada num ciclo econômico.

Trata-se de mudar a forma de olhar o sítio arqueológico sem a realização de intervenções em subsuperfície, mas com o uso de prospecções sistemáticas das

estruturas e vestígios arqueológicos visíveis no solo, aliado à pesquisa documental.

Além disso, a estruturação e armazenamento dos dados de ordem arqueológica, textual, cartográfica e iconográfica são organizados dentro de um SGBD, que auxilia o cruzamento de informações e a realização de questionamentos.

Na área pesquisada, a paisagem tropeirística se materializa nas coxilhas, nas travessias de rios, nos remanescentes dos sítios arqueológicos (doméstico, produtivo, administrativo, comercial, funerário), tendo o Caminho das Tropas como o fio condutor do espaço construído e vivenciado pelas pessoas que ali passaram ou viveram. São as estratégias materiais de uso do espaço que configuram a paisagem concebida, vivenciada e construída.

A partir do exposto, entende-se que o Caminho das Tropas é o vetor das relações sociais, da comunicação entre pessoas e lugares, do transporte de bens e mercadorias, da ocupação e domínio de um território, um símbolo do alcance do poder imperialista. Toda essa conjuntura de ações e interações humanas, ocorridas desde o século XVIII nos Campos de Lages, através do tempo, configura a paisagem arqueológica investigada nesta pesquisa.

Finalmente, concorda-se com Sousa (s./d.), quando a pesquisadora afirma que “a percepção dos caminhos numa perspectiva de uma arqueologia da paisagem surge como um instrumental potencialmente fértil para a compreensão da dinâmica sócio-econômica engendrada nos contextos colonial e imperial brasileiro”.

2. 2 AS CONTRIBUIÇÕES DA ARQUEOLOGIA PARA O ESTUDO DE CAMINHOS E ESTRUTURAS VIÁRIAS

O estudo de caminhos antigos e suas estruturas viárias é um fenômeno bastante recente na arqueologia brasileira e latino-americana. Entretanto, alguns trabalhos nesta área podem ser destacados (ASSIS *et al.*, 2007; ERICKSON, 2000, 2001; JUILLARD, 2007; OSINAGA, 2005; SILVA, 2006; SOUSA, s./d.; VITRY, 1998, 2001a, 2001b, 2004, 2005, s./d. a, s./d. b.; WOFFORD, 2007), trazendo contribuições relevantes às pesquisas arqueológicas que buscam compreender o fenômeno das redes viárias, seja no contexto pré-colombiano, seja referente ao período de colonização européia e ocupação da América.

Um trabalho referencial para este estudo foi o de Christian Vitry (1998, 2001a, 2001b, 2004, 2005, s./d. a, s./d. b), que vem desenvolvendo desde 1998 pesquisas arqueológicas em diversos trechos de caminhos pré-incaicos e incaicos

em território argentino. Referindo-se aos caminhos, o autor explica que:

Los caminos fueron construidos con una finalidad práctica en función del tránsito pedestre de hombres y llamas, que fueron utilizadas para el traslado de minerales y productos de toda índole entre diferentes regiones del imperio. La arquitectura vial precolombina fue, es y será motivo de admiración tanto para legos como para científicos abocados a su estudio, ya que denota un profundo conocimiento del espacio geográfico e ingeniería, ambos en perfecta comunión y armonía en relación con el paisaje. (VITRY, 2001b).

A pesar de los miles de kilómetros en que se entretajan estos caminos arqueológicos existen similitudes constructivas que los hacen característicos y únicos. Donde el terreno era aplanado trazaban una recta perfecta, a veces de varios kilómetros como el caso de la recta de Tin Tin, actual ruta vehicular de los Valles Calchaquíes que fuera otrora camino precolombino; otro elemento distintivo fue el de unir dos puntos o localidades empleando la menor distancia posible, sin por ello olvidar u obviar la disponibilidad de agua y la menor inclinación del terreno. Las diferentes técnicas aplicadas a la construcción de estos caminos se adaptaban sobremanera a los viajeros, cuyo objetivo se orientaba a reducir a la mínima expresión el esfuerzo y desgaste físico. (VITRY, 1998).

As características físicas dos caminhos no noroeste argentino, segundo Vitry descreve:

[...] oscilan entre los 2 y 3 metros de ancho, cuyas características constructivas varían desde la simple limpieza o despejado del terreno y amojonado lateral, hasta caminos empedrados, enlajados, con canales y sofisticados sistemas de desagüe, como también con escalinatas esculpidas en la roca madre o construidas con piedras trabajadas para tal fin. Existen caminos que ascienden por pendientes que oscilan entre los 40 y 70 grados de inclinación, donde los laboriosos constructores debieron cortar la roca de la ladera o amurallarla para que pase el camino. (VITRY, 2001a).

A partir das pesquisas arqueológicas realizadas, o autor ressalta as especificidades dos caminhos enquanto sítios arqueológicos, exigindo métodos distintos de análise e a observação de diversas variáveis:

[...] los caminos, a diferencia de otros rasgos arqueológicos, tienen la particularidad de haber sido muy bien pensados antes de su construcción en función de numerosas variables (inclinación del terreno, humedad y dureza del suelo, proximidad a determinados recursos, grado de erosión, etc.), que hacen de éstos, elementos prácticos e factibles de ser reutilizados a través del tiempo. Esta practicidad y estrategia constructiva de los caminos hacen de ellos un producto multicultural de larga profundidad temporal, donde cada grupo que ocupó un determinado espacio, reutilizó, modificó y creó vías de comunicación que sirvieron para vincular personas de lugares distantes, con toda la sinergia que ello implica en el ámbito cultural y social de los grupos en contacto. (VITRY, 2005, p. 322).

Com base na experiência de pesquisa e na realidade encontrada no estudo dos caminhos no noroeste argentino, o autor propõe estratégias metodológicas de investigação e registro de caminhos, chamando a atenção para a possibilidade de reutilização das vias e as transformações ocorridas no sítio, o que pode influenciar

na leitura do registro arqueológico:

La historia de los caminos está marcada por la reutilización, lo que muchas veces dificulta la identificación cultural y formal de los mismos; sin embargo, la experiencia en el terreno nos llevó a generar estrategias que están permitiendo realizar nuevas lecturas del registro arqueológico y empezar a entender mejor la complejidad de las vialidades. (VITRY, 2005, p. 321).

Para abordar o estudo sistemático das redes viárias, o autor desenvolveu uma ficha de registro, repensando as categorias até então trabalhadas no cadastro dos sítios arqueológicos. O objetivo primordial dessa ficha metodológica é “[...] que sea una herramienta dinámica que contribuya a través de un método al relevamiento, registro y documentación de tramos de caminos y su relación con los sitios que vincula y el ambiente.” (VITRY, 2005, p. 323).

A “Ficha para el registro de caminos con componentes inkas” não foi concebida como uma ferramenta estática, mas foi pensada para ser utilizada antes, durante e depois do trabalho de campo. Compõe-se de duas partes, sendo a primeira de caráter geral e a segunda especificamente projetada para ser trabalhada no percorrimto dos caminhos.

A primeira parte da ficha apresenta dados gerais de identificação da equipe de investigação, do projeto, da área objeto de investigação e croquis com informações relativas ao acesso ao local. Portanto, tornam-se relevantes para o mapeamento dos segmentos de caminhos as informações relativas à localização precisa, a descrição do acesso e as denominações locais referidas pelos moradores, como indicativos para ser encontrado:

[...] lo general los tramos de camino arqueológico se manifiestan en lugares poco transitados, por ello, es indispensable acompañar las coordenadas geográficas con información complementaria sobre cómo se accede al lugar. En ese sentido resulta útil la información de los pobladores tales como el nombre de la finca, paraje, apellido de los puesteros u otro dato que la gente del lugar utilice con frecuencia. (VITRY, 2005, p. 323).

Outro dado importante relacionado ao local prospectado é a indicação da existência de informações relacionadas com a cartografia, imagens de satélite e fotografias aéreas do objeto de prospecção. Na sequência, são anotadas informações relativas à jurisdição territorial, os proprietários dos terrenos e informantes.

O terceiro item da primeira parte trata ainda do registro detalhado dos dados ambientais do segmento do caminho, pois são fundamentais para a compreensão integrada da sua instalação na paisagem:

La descripción del entorno natural y social completa los datos relacionados con la geología, geomorfología, flora, fauna, poblados próximos, actividades económicas principales, canteras de posible extracción de materia prima para la construcción, toponimia, reconocimiento social del camino y utilización con fines turísticos o comunales del camino. (VITRY, 2005, p. 323).

Na segunda parte da ficha, que abrange informações mais específicas, o pesquisador explica que:

Es la parte de la ficha para trabajarla junto con la libreta de campo mientras se realiza la prospección del camino. Se trata de un cuadro de doble entrada, en cuyas filas se consigna el punto de GPS o WPT (wai poin to) y sus erros de lectura si es que el GPS lo brinda. Es importante este número debido a que cualquier anotación complementaria en la libreta de campo será referenciado con este número. En las columnas figuran todos los datos relacionados con el camino y su entorno, ayudando a la descripción morfología de los mismos. En esta segunda parte centremos nuestra atención, describiendo con el mayor posible cada uno de los ítems que la componen. (VITRY, 2005, p. 323-324).

Avaliando a sua proposta metodológica do emprego da ficha, Vitry afirma ser necessário:

[...] seguir un método de trabajo que ayude a sistematizar los datos del terreno y los convierta en información cultural útil para un fin social. En este sentido, la presente propuesta intenta contribuir con ello, nuestra experiencia nos indica, que si bien se invierte mayor cantidad de tiempo mediante el empleo de una ficha bastante completa, los resultados obtenidos justifican el esfuerzo. (VITRY, 2005, p. 324).

Os resultados obtidos com as estratégias empregadas em campo a partir da metodologia proposta permitiram:

[...] la identificación formal de dos tipos diferentes de caminos preinkas y de un camino correspondiente al periodo colonial con componentes arquitectónicos inkaicos. Este resultado preliminar abre un nuevo panorama en el campo de las investigaciones vinculadas con el estudio de los caminos arqueológicos, ya que permite disponer de herramientas para su identificación y estudio. (VITRY, 2005, p. 324).

Assim, Vitry (2005, p. 322-23) utiliza alguns elementos diagnósticos no seu estudo para determinar a filiação inca a um caminho: a) a vinculação de sítios arqueológicos ao caminho; b) a linearidade dos caminhos, que não utilizam as linhas retas como norma, mas a adaptação às formas do terreno.

Em outro trabalho, referente ao “Camino de los Diaguitas” e o “Camino del Inga en Escoipe”, na Província de Salta, Vitry (2004) realiza a intersecção entre as fontes escritas e as evidências arqueológicas para estudar um segmento dos caminhos andinos. Neste estudo, o autor parte do achado de um documento inédito no Arquivo Histórico de Salta para realizar prospecções arqueológicas com a

finalidade de encontrar o local do caminho mencionado no texto. Complementarmente à informação documental, o autor realizou a análise de fotografias aéreas, imagens de satélite e cartas topográficas, além de entrevistas com moradores locais.

A lo largo del documento se mencionan detalles descriptivos sobre la Estancia que sirven para delimitar las tierras, [...] mencionan lugares o topónimos ya desaparecidos de la memoria popular y cartografía, relacionados muchos de ellos con sitios arqueológicos y caminos prehispánicos, algunos de los cuales pudimos localizar en el terreno. Transcribimos parte del documento donde se encuentra agrupada la información que nos interesa analizar, [...]. (VITRY, 2004, p. 4).

Como resultados das prospecções arqueológicas efetuadas, foram localizados alguns segmentos isolados de caminhos com estruturas incaicas na encosta leste da Cordilheira Oriental, entre Chicoana e San Fernando de Escoipe, na Província de Salta, Argentina: “[...] ya sea consumidos por la densa vegetación de la selva montana, o bien, alterados por actividades agrícolas – ganaderas actuales y/o subactuales, en zonas de piedemonte y fondo de valle” (*ibid.*, p. 5).

Com relação ao “Camino de los Diaguitas”, o autor explica que:

Nuestras prospecciones realizadas en el área no pudieron localizar los caminos diaguitas mencionados en el documento, sin embargo la experiencia en el tema nos indica que no resulta fácil su identificación debido a que el trazado no es tan evidente como los de filiación inka, pareciéndose más a las sendas de montañas actuales. (VITRY, 2004, p. 5).

No que tange ao segmento do caminho inca descoberto em San Andrés, no Departamento de Orán, por investigadores do Museo de Antropología de Salta, Vitry (s./d. a) destaca a grande quantidade de sítios arqueológicos existentes ao longo do caminho:

Entre las estructuras se encuentran tambos o tampus²¹, centros administrativos, depósitos o colcas, minas, corrales, campos de cultivo y una densa de caminos que unían los diferentes puntos de interés geopolítico para este estado precolombino. (VITRY, s./d. a).

O “Camino del Inca de San Andrés” se caracteriza por:

²¹ Tambos ou tampus “eran los alojamientos para el Inca viajeros en misión oficial, funcionaban también como depósitos de comida, leña, forraje, ropas, armas y otros tantos productos necesarios para el inca y su sistema de control estatal”. (VITRY, 2001b). Tipo de estrutura arquitetônica inca (tanpu em quechua) que denominava albergue ou centro de apoio existente a cada 20 ou 30 km do caminho, distância referente a uma jornada a pé do caminho. Podia abrigar emissários, governadores ou o próprio inca. Além de hospedar e alimentar os dignitários, os tambos eram centros de abastecimento de alimentos, lã, lenha ou outros materiais básicos para a sobrevivência. Assim, em épocas de dificuldades climáticas ou desastres naturais, os tambos alimentavam e proviam as aldeias mais próximas dos materiais para a sua sobrevivência (WIKIPEDIA, 2008).

[...] aproximadamente 500 a 550 años de antigüedad se halla a 2130 m.s.n.m. enmarcado en la transición entre el ambiente selvático y los pastizales de altura. Su estado de conservación es muy bueno y está asociado a un sitio arqueológico donde se encontraron en superficie fragmentos cerámicos pertenecientes a los Incas. Posee características constructivas y arquitectónicas típicas de los caminos cuzqueños, de sólida factura y fina terminación. Actualmente tiene un ancho de 1,5 metros estimándose en 2 m su ancho original. El camino trepa en zigzag por una abrupta ladera de una terraza aluvial tributaria del río San Andrés; asciende 70 metros de desnivel, posee muros de contención de un metro de altura y en partes estos muros están reforzados con banquetas. Las rocas que conforman los muros están en su mayoría canteadas, otorgando al camino una refinada terminación, propia de los caminos imperiales del Tahuantisuyu. (VITRY, s./d. a).

Outro aspecto abordado pelo referido autor, foi a toponímia andina. “Los nombres geográficos que estamos acostumbrados a oír y repetir inconscientemente, expresan la relación existente entre el hombre y la naturaleza, en el más amplio sentido del término, atesoran una historia pasada [...]” (VITRY, s./d. b). Se os investigadores conseguirem entender o significado toponímico, podem inferir características referentes ao terreno, assim como aspectos básicos das populações de outrora, como alimentação, domesticação, organização social e religiosa. Desta forma:

En algunos casos se puede realizar una analogía directa, ya que no existen dudas respecto a su significado y además lo podemos comprobar directamente con los sentidos, como cerro overo, camino del inca, agua cristalina, etc.; otros, en cambio, son más abstractos y representan un sutil hilo de unión con el pasado [...]. (VITRY, s./d. b).

O pesquisador Gaëtan Juillard (2007) propõe novos aportes metodológicos para o estudo dos caminhos incaicos a partir da proposta de incluir *Qhapac Ñan*, a grande rede viária andina, como patrimônio mundial pela UNESCO. O trecho inca que ligava Cuzco a Macchu Picchu, no Peru, é o traçado mais famoso e caracteriza-se como:

[...] un camino empedrado, de dimensiones impresionantes tanto para los conquistadores españoles venidos desde Tumbes, como para los turistas actuales, colgado encima de las tumultuosas aguas del Turubamba, y que conduce hacia uno de los sitios arqueológicos más famosos del mundo. Vestigios de esta red subsisten en seis estados de la región andina (Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina y Chile), y son desde hace algunos años el centro de estudios de toda índole. (JUILLARD, 2007).

Nesse contexto, o autor considera pertinente questionar a natureza das vias de comunicação num território tão amplo, sendo necessário verificar se todos os segmentos são semelhantes, definir as características dos trechos e determinar procedimentos de datação. Contudo, Juillard alerta que:

[...] entender la evolución de este conjunto plantea numerosos problemas. En primer lugar, la configuración del terreno, y luego, la erosión, la cual limita la información arqueológica disponible, al igual que en toda región montañosa, e impide evidenciar las reutilizaciones sucesivas de los tramos. (JUILLARD, 2007).

O sistema de vias de comunicação do Império Inca era composto de rotas propriamente ditas e “des constructions, ouvrages et systèmes associés (lieux d’hébergement, entrepôts, ponts, chaski, etc.). Il reliait les établissements humains, les centres administratifs, les zones agricoles et minières, les lieux saints et sacrés” (JUILLARD, 2007). A análise de aspectos formais desse caminho, como estruturas, fases de construções, dentre outros, é problemática recente nas pesquisas de redes de conexão andinas. E ainda mais recentes são os novos aportes que têm como mote central a interdisciplinaridade. As pesquisas arqueológicas estavam mais voltadas, até o presente, para os segmentos de fácil acesso, que resistiram aos processos erosivos e cujos vestígios se encontram em bom estado de conservação.

L’étude du Qhapac Ñan comme partie intégrante du paysage andin et témoignage des cultures passées en est à ces débuts. Les voies de communication peuvent pourtant aider au développement des connaissances dans de nombreux domaines de recherche : sites organisation spatiale, zones de production et d’exploitation du milieu, etc. Le Qhapac Ñan, utilisé, transformé et reconstruit pendant des milliers d’années, témoigne de la variété des diverses constructions des civilisations qui ont entrete nu le réseau. Ainsi, l’étude des éléments architecturaux du réseau, dans l’optique de documenter les phases d’extension ou des problématiques liées à l’archéologie du paysage, est en plein essor : adaptation du chemin à la topographie et au climat, technique de constructions, etc. (JUILLARD, 2007).

Retomando o trabalho de Hyslop (1991 *apud* JUILLARD, 2007), que discute as possibilidades de datação das vias de comunicação, Juillard debate sobre o método de datação por associação aos sítios arqueológicos, ou seja, uma datação relativa dos caminhos:

Les techniques de constructions des routes ont peu changé en 2000 ans. Il faut attendre la conquête, puis l’automobile, pour que les techniques de constructions traditionnelles se transforment afin de répondre aux contraintes des nouveaux moyens de transport. La datation des chemins est donc extrêmement complexe. Or, si l’on ne peut dater un chemin en lui-même, il est nécessaire de l’associer à d’autres éléments (sites, artefacts, infrastructures hydrauliques et agricoles, etc.) afin de le situer chronologiquement. Hyslop est cependant sceptique sur les résultats obtenus par les méthodes de datation et de sériation utilisées dans la datation des poteries ou de l’architecture lorsque celles-ci sont appliquées au réseau viaire andin. Tout au plus, quelques éléments architecturaux pourront être daté (Hyslop, 1991). Pourquoi ? Premièrement, parce que les routes ne sont jamais complètement abandonnées. Mais aussi les chemins sont utilisés sur de longues périodes, fréquemment entretenus par les communautés locales. Il est en effet plus simple d’entretenir un chemin existant que d’ouvrir une nouvelle section de voie. (JUILLARD, 2007).

Outra possibilidade aventada de datação seria através da metodologia da *archéologie du bâti*, datando os trechos de caminhos de forma relativa, uns em relação aos outros, ou através de métodos absolutos obtidos de alguns trechos.

No entanto, o autor esclarece que o método pode apresentar problemas, à medida que:

Les régions montagneuses présentent des contraintes environnementales fortes: neige, gel, pluie, glissement, effondrement, solifluxion, etc. Les réseaux de communication inca, hérités des civilisations antérieures ont été soumis à ces contraintes depuis leur création. L'entretien et la maintenance du réseau revêtent alors un rôle essentiel afin de permettre au flux de voyageurs et de marchandises une progression fluide, avec un minimum de contraintes.

Les voies de communication intégrées à un réseau viaire montagnard souffrent des réparations multiples, si bien que la construction originale s'en trouve fortement altérée. Le chemin n'est plus alors que le témoin des réparations et transformations apportées au cours des siècles. Les segments non utilisés s'érodent lentement en attente d'une éventuelle réutilisation ou réintégration. (JUILLARD, 2007).

Sendo assim, considerando a antiguidade das vias andinas, a quantidade de reparações e as ações de manutenção, principalmente em áreas afetadas por processos erosivos, não se permite mais remontar às estruturas e/ou artefatos arqueológicos que documentam os períodos mais antigos (JUILLARD, 2007).

A questão da associação dos sítios arqueológicos aos caminhos está geralmente baseada em critérios de proximidade geográfica. Porém, trata-se de uma possibilidade bastante problemática :

S'il est probable que les sites associés ou desservit par un chemin sont contemporains de celui-ci, la datation du chemin, fondée sur la datation du site le plus proche est problématique, car un site antérieur à la création d'un segment de chemin peut être relié ou traversé par celui-ci longtemps après sa construction et/ou son abandon. De même, un site peut être implanté aux environs d'une voie de communication bien après la création de celle-ci. Pour associé avec certitude une section de chemin aux sites proches, les différents niveaux de fonctionnement du chemin et des sites doivent être corrélés par stratigraphie, lors des travaux de terrain. (JUILLARD, 2007).

Todavia, a arqueologia pode contribuir para a compreensão dos processos de transformações das vias, pois:

La réalisation de sondages et/ou de tranchées dans le remplissage du tronçon de chemin offre la possibilité de réaliser des datations absolues (céramique, charbon, etc.), si des artefacts permettant ce type datations, ont été piégés en contexte primaire lors de la construction ou du fonctionnement de la structure. Les niveaux de fonctionnement d'un chemin s'accumulent avec le temps; la préservation de la chaussée dans un état optimal pour la progression des voyageurs demande des réparations constantes, notamment en région montagneuse. Ces réparations, accompagnées des éventuelles transformations (ajout de chaussée empierrée, élargissement;), créent des niveaux de fonctionnement successifs, décelables lors des sondages. (JUILLARD, 2007).

Outra contribuição mencionada pelo autor é a utilização das possibilidades de um SIG para realizar análises mais finas ou mesmo como etapa preparatória para a localização de segmentos:

À l'aide de modèle numérique de terrain, la programmation du SIG rend possible la mise en évidence des secteurs visibles depuis un pucara. Dans le même ordre d'idée, il est permis de visualiser l'espacement entre les tampus et/ou centres administratifs et ainsi que identifier les relais « manquants » pour préciser les recherches de terrains. Ces outils offrent également aux chercheurs des modèles de réflexion théoriques pertinents pour certaines problématiques.

Une autre fonctionnalité de ce type de logiciel-encore peu utilisée; est la validation théorique d'hypothèses. L'identification du tracé d'un segment de Qhapac Ñan peut se révéler problématique sur le terrain. Le SIG permet de définir, a priori les secteurs où la construction d'un chemin peut être considérée comme impossible selon une série de paramètres. Dans l'étude de réseaux routiers conçus pour l'utilisation de véhicules à roue, l'ordinateur peut nous indiquer; à grande ou petite échelle; les secteurs impraticables (Minotti, communication personnelle) où les prospections de terrains sont inutiles. Ce procédé est particulièrement profitable pour une localisation approximative du tracé des tronçons disparus au sein d'un segment plus important constituer de tronçons plus ou moins conservés. (JUILLARD, 2007).

Outra colaboração importante é o trabalho de Daniel José Gutiérrez Osinaga (2005), que aborda os avanços da arqueologia de caminhos pré-colombianos na Bolívia, a partir do estudo do trecho Paria-Tapacarí, destacando os sítios associados e as características formais da construção do caminho.

O autor (OSINAGA, 2005, p. 95) afirma que a investigação das redes viárias pré-colombianas teve um grande incremento graças às novas perspectivas propostas pelos arqueólogos especializados no assunto. Em seu trabalho, apresenta um panorama geral dos assentamentos associados ao caminho e das características formais ainda remanescentes em pequenas porções dessa rota pré-hispânica.

Inicialmente, foi realizada uma série de reconhecimentos preliminares e sistemáticos do caminho pré-colombiano, seguida da descrição das características geográficas e ecológicas de instalação do caminho, da exposição das informações das investigações arqueológicas antecedentes e da análise arqueológica dos novos dados, resultando na descrição dos assentamentos arqueológicos de distintos períodos localizados e nas informações acerca das características formais do caminho.

Metodologicamente, a coleta dos dados em campo foi efetuada a partir de uma série de reconhecimentos pedestres para avaliar o estado atual do caminho e das instalações associadas a este e, para melhor manejo dos dados, o caminho foi dividido em trechos.

A análise da rota Paria-Papacarí permitiu elaborar um marco referencial a

partir do exame das evidências remanescentes de infra-estrutura formal. O autor realizou uma descrição detalhada dos trechos que apresentaram resquícios de arquitetura formal ou simples sendas, elaborando uma proposta de padrão construtivo.

De acuerdo al análisis general del tramo Paria-Tapacari podemos colegir que a lo largo de la ruta se priorizaron sectores específicos para la aplicación de técnicas constructivas. Esta premisa se basa en los fuertes cambios altitudinales que la región posee, principalmente encontramos restos de elementos formales en lugares donde la inclinación del terreno no permite tener una moderada superficie horizontal. (OSINAGA, 2005, p. 106-107).

Assim, as técnicas construtivas específicas aplicadas estão condicionadas ao relevo do terreno e foram apresentadas conforme o trecho e suas características ambientais. O trecho Lagunas – Huaylla Tambo Inca – Japo, compreende duas áreas geográficas distintas. Na primeira, caracterizada pela subida e descida do cerro Wila Apacheta, costeando o sopé sul deste monte e chegando a 4.300 m de altitude, o caminho foi construído:

[...] sobre un espacio de 2 a 3 m de ancho de la superficie horizontal del terreno que posee la orilla de la quebrada, por las condiciones del lugar no se construyeron muros de contención u otros elementos que ayuden a tener una superficie plana. (OSINAGA, 2005, p. 107).

No segundo setor, no qual foram encontrados remanescente de construção formal, o trecho do caminho se apresenta empedrado, situado na parte baixa e alta do Cerro Toroñuño:

En este sector se observa que el camino fue construido utilizando cantos rodados y piedras provenientes de las orillas del río Incalacaya combinado con fragmentos de roca que fue extraída de la excavación de la roca madre, dicho material fue empleado como relleno para lograr obtener una superficie horizontal. Primero se procedió a construir un primer muro de contención, que en muchos de los casos estaba inclinado en sentido contrario a la pendiente del terreno, el promedio de la altura del muro oscila entre los 60 cm y 1 m de alto, esto dependiendo de las condiciones del terreno. Posteriormente, al interior del espacio creado entre el muro de contención e la superficie inclinada de la roca madre se procedió al relleno del mismo con piedras, cantos rodados y tierra, el resultado final de este procedimiento fue una superficie horizontal de 1 a 2 m de ancho. (OSINAGA, 2005., p. 107-108).

Esse tipo de estrutura viária utiliza como estratégia a construção de superfícies horizontais aplainadas através da escavação de rochas, para, posteriormente, utilizar a matéria extraída no aterro e na construção do muro de contenção, que varia de 50 cm a 1 m de altura.

No trecho Japo – Challa Tambo – Nasakara, caracterizado geograficamente por atravessar pequenos patamares planos, foram registrados alguns segmentos da

antiga rota pré-hispânica:

En esta parte es evidente que la superficie del camino ha sido preparada mediante la limpieza de la vegetación y la remoción de piedras. Por otro lado al obtener una superficie limpia se delimitó su ancho por medio del alineamiento de cantos rodados hacia la parte externa del camino y la ladera con un ancho promedio de 4 m. (OSINAGA, 2005, p. 109).

No trecho Nasakara – Tapacarí, o trajeto é caracterizado pela descida quase vertical a partir de uma altura de 4.300 m de altitude:

Una porción importante del camino se encuentra al llegar a la comunidad de Tinkullo Abajo, el camino presenta una superficie pavimentada con piedras con un ancho promedio de 4 m y muros de contención que tienen un alto promedio de 1 a 3 m. Quizás este sector es el mejor conservado del tramo, ya que antes de llegar a la quebrada Incuyo el camino que desciende hasta este punto está muy erosionado y en gran parte de este recorrido el camino ha desaparecido y tan sólo se conserva una senda. El trazo del camino hasta la comunidad de Tapacarí sólo es una senda y al finalizar la ruta, el camino se desplaza sobre el río Chillka. (OSINAGA, 2005, p. 109).

Os padrões construtivos identificados na análise dessa pesquisa foram:

a) Plataformas horizontais:

Debido a la abrupta topografía de pendientes en el terreno, se utilizó la estrategia de construcción de plataformas de piedra, con las rocas del lugar. Esto quiere decir que la piedra de construcción se tomaba de las orillas de los ríos, en caso de estar cerca de estos, o de la excavación de la roca madre, es decir plataformas simples compuestas de pavimento de piedras grandes, a manera de soldado, con un ancho de 2 a 4 m. En el segundo caso se canteaba la roca de la ladera de montaña, extrayendo grandes bloques con la finalidad de construir plataformas altas que estaban sostenidas con muros de contención de 30 cm, hasta 1 m, su construcción se realizaba por acumulaciones de rocas canteadas de la roca madre de la montaña. Estas plataformas que varían ampliamente de tamaños de acuerdo a la topografía del terreno, constituyen generalmente plataformas altas sobre las que se implementaron niveles escalonados para salvar las diferencias de altura y en casos de pendientes abruptas tienen forma de zigzag y poseen niveles a manera de gradas. (OSINAGA, 2005, p. 109-110).

b) Muros de Contenção:

Siendo la forma más efectiva de obtener una superficie horizontal en lugares donde la pendiente es muy abrupta, la construcción de los muros de contención se presenta de la siguiente forma: en aquellos puntos donde la forma natural del terreno era muy irregular se ha construido un muro en el sector externo de la ladera con un alto promedio de 30 cm y 1 m. Para conseguir el ancho ideal de la plataforma se ha excavado en considerable volumen de la roca madre, el que posteriormente fue usado para rellenar el espacio existente, no sin antes utilizar los cantos rodados más grandes para construir el muro de contención. En lugares donde había la posibilidad de obtener las piedras sin recurrir al cavado como en las cercanías de los ríos, se usaron las piedras allí existentes para el relleno de la plataforma y para la plataforma misma.

Por otra parte, en los puntos más elevados, a la parte superior del muro de contención se le colocaban piedras de mediano tamaño que constituían una especie de muro de protección al viajero con un alto de 30 a 40 cm. No obstante, es posible que dicha construcción de piedras hubiese formado

parte del muro de contención, aunque es posible que ambos procedimientos hayan sido construidos simultáneamente o individualmente. (OSINAGA, 2005, p. 110-111).

c) Escadas:

Cuando el diseño natural del terreno exigía que la plataforma y el muro de contención sean dispuestos en sentido perpendicular a las fajas de las curvas de nivel y el ángulo de inclinación de la plataforma aumentaba. Se construyeron de manera ocasional un cierto número de escalinatas, las que no estaban espaciadas regularmente, quizás su uso era salvar el grado de inclinación de la plataforma. El alto promedio de las escalinatas es de 20 cm. No hemos identificado restos de sistemas de drenaje quizás su ausencia se deba a que en la región son muy escasas las precipitaciones pluviales y las fuentes de agua son muy pocas, en este sentido no era necesario proteger la plataforma de los rebalses del líquido elemento. (OSINAGA, 2005, p. 111).

Com base no registro arqueológico, o autor pôde afirmar primeiro que a rota Paria-Tapacarí, com um traçado viário que comunicava o altiplano aos vales interandinos, foi utilizada desde o período do Horizonte Médio²², não descartando a possibilidade dessa via já estar em uso nos períodos prévios ao Formativo²³. Segundo, o trecho viário compõe parte do sistema de *tambos* que a administração inca implementou nessas regiões. Portanto, pelas características arquitetônicas dos assentamentos identificados e pelos detalhes formais do caminho, pode-se afirmar que os incas reutilizaram a rota, planificando a organização do espaço através dos *tambos* e da construção formal do caminho em pontos específicos do trecho.

Outro trabalho de interesse para o estudo de caminhos, enquanto artefatos arqueológicos, é o estudo de Clark Erickson (2000 e 2001) referente aos caminhos pré-colombianos na Amazônia boliviana. O autor analisa a forma, a construção e as funções dos terraplenos, assim como os custos laborais, a organização social necessária para a sua construção e manutenção e a relação dessas construções com a agricultura e com os recursos naturais (ERICKSON, 2000, p. 15).

Los Llanos de Moxos en la Amazonia boliviana están surcados por decenas de miles de kilómetros lineales de terraplenes o calzadas. Servían para el tráfico a pie y durante la estación lluviosa cuando las pampas - se inundan, se combinaban con el tráfico en canoa. Además, durante al menos parte de la estación seca, las canoas podían aprovechar los canales excavados a uno o ambos lados de los terraplenes. [...]

Los terraplenes y canales prehispánicos de la Amazonia boliviana son ejemplos clásicos de caminos producto de la ingeniería y el diseño formal. En su construcción estaba involucrado un movimiento de tierra considerable para construir terraplenes bien definidos y muy visibles, que varían en

²² Horizonte Médio, segundo horizonte na arqueologia andina corresponde ao período entre 500 e 1000 d.C., séculos VI e XI, situado cronologicamente entre o Intermediário Temprano e o Intermediário Tardio.

²³ Formativo, período que se situa entre Período Inicial e o Intermediário Temprano, correspondendo à cronologia entre 800 e 200 a.C.

tamaño y complejidad desde los más simples hasta los verdaderamente monumentales. (ERICKSON, 2000, p. 15 e 18).

Tecnicamente, os caminhos pré-hispânicos na Amazônia boliviana são compostos por terraplenos ou calçadas associados a um ou mais canais, que permitiam o tráfego a pé ou em canoas pelo ambiente da região, formado por bosques, savanas inundadas em época de chuvas e pântanos.

Los terraplenes de los Llanos de Moxos lucen excepcionalmente bien conservados, considerando que la mayoría tiene más de 450 años de antigüedad. Desde el aire, los terraplenes parecen líneas oscuras y rectas que cruzan la sabana (de colores más claros), y los pantanos. La mayoría de los terraplenes están cubiertos de árboles y arbustos, y en los canales adyacentes crecen plantas acuáticas. Los terraplenes fueron levantados con tierra sacada de los canales en uno o ambos lados. (ERICKSON, 2000, p. 21).

Os questionamentos que se apresentaram imediatamente a partir do contexto arqueológico da região foram: Como construíram esses caminhos? Quando construíram? Quem os construiu? O que eles conectam? Porque há tantos caminhos? (ERICKSON, 2001, p. 24).

As escavações arqueológicas realizadas nos terraplenos e canais buscaram responder a essas questões, fornecendo informações valiosas sobre a sua forma original e o período de uso:

Los perfiles estratigráficos muestran que las técnicas de construcción eran relativamente sencillas. El Horizonte A y parte del Horizonte B del suelo fueron retirados creando canales de hasta un metro de profundidad. Esta tierra se usó para construir el terraplén, levantado hasta una altura de por lo menos 50 centímetros. La construcción se hizo probablemente de una sola vez. Los terraplenes están protegidos contra inundaciones y los canales eran lo suficientemente profundos para que pudieran transitar las canoas. La mayoría de los terraplenes median de 0,5 a 1,5 metros de altura y de 4 a 6 metros de ancho, pero hemos registrado algunos de hasta 20 metros de ancho y algunos de hasta 3 metros de altura. La mayoría de los terraplenes son rectos o formados por una serie de segmentos rectos de varios kilómetros de longitud, con pequeños cambios de dirección. (ERICKSON, 2000, p. 21-22).

A partir da quantidade expressiva de terraplenos, sua ampla distribuição e o esforço empreendido para a sua construção, sugeriram-se, segundo proposição do autor, diversas funções que poderiam ser concomitantes:

1) el transporte de gente y mercancías, 2) el mantenimiento óptimo de niveles de agua para el tráfico de canoas y el funcionamiento de los camellones de cultivo, 3) el estímulo para la reproducción de los recursos de los pantanos, 4) la definición de linderos entre los grupos sociales que construían y cultivaban los camellones de cultivo, 5) el hacer, alarde de la capacidad productiva de una comunidad o del sistema de gobierno local, mediante el despliegue ostentoso de la labor invertida en los movimientos de tierra, y 6) el servir como alineaciones sagradas para propósitos de astronomía, calendario y ritual religioso. (ERICKSON, 2000, p. 23).

Todavía, a função principal dos caminhos existentes sobre os terraplenos e em canais era o transporte e a comunicação entre os assentamentos, os rios e as áreas de cultivo:

Los terraplenes deben haber sido un medio excelente de transporte por las sabanas inundadas durante la temporada de lluvias, y los pantanos permanentes de la región. La mayoría de los terraplenes eran lo suficientemente altos para resistir inundaciones. El ancho de la mayoría de los terraplenes proveía de espacio suficiente para que el tráfico humano circulara en ambas direcciones. (ERICKSON, 2000, p. 23).

Para a construção dos aterros, a sociedade moxeña, autora dessa engenharia, teria utilizado como ferramentas “[...] instrumentos sencillos de madera dura (palos para excavar y palas tipo paletas) combinados con canastas [...]” (ERICKSON, 2000, p. 34). A uniformidade dos traçados do início ao fim e o conteúdo homogêneo dos terraplenos individuais sugere que os mesmos foram construídos de uma única vez.

A cronologia da construção e uso dos terraplenos foi baseada na datação das amostras radiocarbônicas, revelando que as estruturas eram pré-hispânicas, sendo algumas com mais de 1.000 anos de antiguidade, enquanto que outras foram usadas por centenas de anos.

Conclusivamente, os resultados das pesquisas apontaram que:

Los terraplenes fueron un elemento central de la sociedad moxeña antes de la llegada de los españoles. Los terraplenes y sus canales asociados probablemente cumplían muchas funciones. Algunas hipótesis acerca de las funciones de los terraplenes continúan siendo altamente especulativas debido a la investigación limitada, a problemas de conservación, y/o falta de confirmación arqueológica para algunas actividades humanas específicas. Otras interpretaciones tienen un apoyo firme por parte de evidencias arqueológicas directas, analogías históricas y etnográficas específicas, investigaciones experimentales, observaciones del uso contemporáneo de los terraplenes, y comparación entre culturas. (ERICKSON, 2000, p. 37).

Novas ferramentas tecnológicas estão sendo aplicadas na arqueologia para mapear caminhos pré-históricos. É o caso dos estudos de Lipo e Hunt (2005) e Woolford (2007) das estradas pré-históricas para deslocamento dos *moai*, estátuas de pedra de Rapa Nui, na Ilha da Páscoa, Chile.

Carl Lipo e Terry Hunt (2005, p. 158) empregaram imagens de satélite com alta resolução na pesquisa, revelando padrões remanescentes de extensivas estradas pré-históricas. A análise das imagens de satélite e os resultados do levantamento de campo acabaram por revelar a rede viária antiga e seus variados componentes.

Os autores explicam o potencial do uso de imagens de satélite nas pesquisas arqueológicas e o porquê de tal abordagem aparecer tardiamente na arqueologia:

Over the past several decades, satellite imagery has become a powerful and efficient means for generating information about the structure of the earth's surface over large areas. The potential of satellite images in archaeological research, however, is only beginning to be recognized. Part of the slow adoption of satellite-based research in archaeology has been the relatively low resolution of images that was available from early satellites. Satellites such as those in the Landsat series, for example, are only able to resolve features larger than 80m in size. Thus, the earliest uses of satellite images were limited mostly to the study of landscapes or very large archaeological features [...]. In the past several years, this situation has radically changed with the availability of declassified military imagery and the establishment of commercial firms who have launched their own satellites. A new generation of satellites [...] provide high resolution images that are well below 10m and at low costs. Here we take 'high resolution' to mean imagery that represents the earth's surface at a resolution of less than 10m across. It is possible in such images to recognize archaeological features (e.g., structures, monuments, deposits); their use has spawned a wide variety of applications in archaeological research. (LIPO; HUNT, 2005, p. 159 -161).

Dessa forma, a utilização de imagens de satélite de alta resolução tem-se mostrado suficiente para traçar feições lineares pré-históricas, como as estradas e mesmo trilhas a pé. Esse estudo sugere, assim, que deva ser possível detectar também as estradas usadas para mover as estátuas na Ilha da Páscoa, que podem ter cerca de 2 a 5 m, através das imagens fornecidas, desde que não estejam encobertas pela vegetação ou por outro tipo de cobertura de solo.

Outro dado a ser considerado na pesquisa é a cobertura vegetal e o uso do solo para análise de imagens de satélite. Na Ilha da Páscoa, a vegetação é mínima, predominantemente de gramíneas e outras plantas da espécie das ervas daninhas. A natureza do registro arqueológico faz com que as feições sejam facilmente visíveis nas imagens.

Além disso, grande parte da ilha está coberta com pastagem para gado e cavalos, enquanto que uma pequena porção apresenta agricultura. Há também áreas na ilha onde foram plantadas árvores de eucaliptos, mas estes bosques são limitados. As condições de pouca vegetação e quase raro encobrimento do solo favorecem a identificação do registro arqueológico nas imagens de satélite. Como resultado, os vestígios arqueológicos, tais como plataformas, fundações da casa, e, em alguns casos, as estátuas, foram facilmente reconhecidos.

We recognized road features as linear forms on several criteria, often found in combinations, such as vegetation differences, depressions filled with cobble scree, banks, trails between statues, erosion patterns and shadow marks. Vegetation differences appear to have been caused by compressed sediment that retains greater moisture. The same compressed, U-shaped roadbeds naturally filled with surface rocks (cobbles) as scree or eroded into troughs with surface water flow, particularly on slopes. Some roads have

curbstones and other structural features, including earthworks that create shadows in angled light, or are associated with multiple statues. (LIPO; HUNT, 2005, p. 162).

Dentre os procedimentos seguidos pelos autores na análise das imagens de satélite, em primeiro lugar houve a identificação dos alinhamentos e das feições lineares de rochas, anomalias de solo e/ou da vegetação, que medem aproximadamente 5 m de largura.

As estradas apareceram nas imagens como linhas extensas, de coloração escura, no caso das imagens pancromáticas, ou com diferenças de cor e de intensidade, nas imagens multiespectrais. A avaliação foi que as imagens pancromáticas eram as mais úteis, desde que a sua definição fosse, em ordem de valor, maior do que a largura média das feições das estradas.

Para a maioria dos trechos, os dados multiespectrais foram de baixa definição em relação à largura média das estradas. Entretanto, as imagens multiespectrais forneceram, frequentemente, informações sobre as diferenças da cobertura de vegetação. As mesmas foram usadas para corroborar o potencial das estradas antigas reconhecidas nos dados pancromáticos.

Na sequência, os traços lineares identificados nas imagens foram avaliados, pois incluíam um conjunto de estradas pré-históricas, históricas e modernas. A partir da observação do solo, foram eliminadas as estradas relativas a uma atividade mais recente.

Equipes de pesquisa examinaram em campo todas as áreas identificadas como estradas potenciais nas imagens de satélite e constataram que a presença das estátuas ao longo dos leitos de estrada, assim como feições lineares construídas, tais como depressões em forma de “u”, serviram como critério preliminar para confirmar as estradas pré-históricas.

As feições não eram sempre contínuas, mas agregações lineares que poderiam ser traçadas na paisagem. O uso desses critérios na pesquisa significou que o mapa delineava o número mínimo de estradas para os *moai*, não obstante se assegure que os padrões observados estejam relacionados à atividade pré-histórica e não às fazendas de criação de gado ou aos outros tipos de atividades históricas tardias.

Para distinguir as estradas antigas das históricas e modernas, assim como outros traçados lineares na paisagem, os pesquisadores deram atenção particular às feições lineares cruzadas por traçados históricos, tais como estradas de ranchos ou muros, para estimar a ordem relativa.

Eles também mapearam a distribuição das 702 estátuas e de 87 topetes das estátuas de cinza vermelha vulcânica da cratera de Puna Pau. Finalmente, prospectaram o solo cobrindo aproximadamente 70 km de estradas potenciais, o que consistiu em percorrer as áreas identificadas como estradas potenciais (antigas, históricas ou modernas) e registrar as evidências de modificações pré-históricas, padrões lineares da erosão, e, particularmente, a presença das estátuas.

Como resultado, as investigações dos alinhamentos traçados nas imagens de satélite conduziram à descoberta de diversas estátuas não documentadas previamente. As análises e as observações de campo identificaram 32 km de estradas antigas dos *moai*, que se originavam como raios a partir da pedreira de Rano Raraku através da ilha. Essas estradas compreendem um mínimo de quatro rotas principais que conduzem de norte a noroeste, de norte a oeste, de sudoeste a oeste e de sul a oeste.

O traçado das estradas das estátuas revela também sua independência das áreas de alta densidade de ocupação. Os trajetos não conectam as áreas de habitação umas às outras. Preferencialmente, os caminhos parecem terem sido construídos, originalmente, para o transporte das estátuas e não para outras finalidades básicas, tais como viagem e comunicação. Isso pode distinguir, em algum grau, as vias da Ilha da Páscoa dos sistemas econômicos gerais de transporte de qualquer outra parte do mundo.

Algumas estradas antigas de estátuas foram modificadas e reutilizadas em épocas históricas e modernas. Em muitos casos, os caminhos antigos parecem ter oferecido trajetos ideais para carreiros de cavalos, carros de boi, ou, mais recentemente, para veículos motorizados. O uso recente das estradas antigas parece ter seguido o trajeto “de menor resistência”, pois são relativamente livres de rochas ou de outras barreiras e atravessam uma topografia mínima e distâncias menores de um ponto a outro.

O trabalho de Gabe Wofford (2007), aprofundando o estudo de Lipo e Hunt (2005), testa os recursos do *software ArcGis* e da análise de imagens de satélite. Um grande progresso foi realizado ao identificar locais potenciais de estradas pré-históricas. Entretanto, o teste somente apontou os locais possíveis e que requeriam a confirmação através de prospecções nas visitas futuras à ilha.

Conforme explicação do autor:

Potential road features can be recognized as linear forms on several criteria, often found in combinations, including vegetation differences, depressions filled with cobble scree, banks, trails between statues, erosion patterns and shadow marks. These features tend to display themselves as chromatic

variations in the satellite images. Following patterns of statues across the island with an overlay layer showing *moai* (statue) locations proved very useful in furthering the roads survey. The *moai* can be seen to create a somewhat linear configuration across the landscape. The location of these statues away from *ahu* (ceremonial platforms), indicates they were left en route, and never completed their journeys, thus lying along the ancient roadways. (WOFFORD, 2007, p. 93-94).

Para tanto, Wofford (2007, p. 94-95) salienta os procedimentos adotados. Em primeiro lugar, teve que “acostumar os olhos” a reconhecer cada feição nas imagens. Começando com uma tela em branco, o autor traçou as estradas identificadas pelas pesquisas anteriores. Após ter seguido e desenhado as formas visualizadas, procurou localizar as disposições lineares que se ramificam para fora da pedreira principal de *moai* na cratera de Rano Raraku. Um exame sistemático por *transects* através da ilha revelou um número maior de locais que não poderiam ser vistos em relação à pedreira central.

Dentre as dificuldades de análise, o autor (*ibid.*, 95-96) destaca as falsas feições lineares junto às estradas e os negativos falsos, nos quais as estradas são obscurecidas ou confundidas com objetos modernos. As estradas históricas e modernas, assim como os muros de pedra, aparecem claramente como objetos lineares nas imagens, mas geralmente podem ser eliminadas como possíveis estradas antigas. Além disso, as trilhas de animais domésticos e os cursos d’água perenes e os canais de erosão (não há nenhum córrego permanente em Rapa Nui) apresentam assinaturas cromáticas similares às formas conhecidas para as estradas.

A sobreposição ocorre em muitas áreas onde as estradas modernas e trilhas de caminhadas ou carreiros de animais domésticos seguem os percursos pré-históricos. Quando o desenvolvimento começou na ilha, as rotas mais fáceis para se viajar eram ao longo das estradas pré-históricas previamente estabelecidas. Na paisagem rochosa da ilha, ao contrário, os trajetos mais fáceis para jipes e cavalos eram aqueles limpos para o movimento da estátua. É difícil distinguir os lugares onde isso ocorre. As estradas são também indetectáveis em áreas desenvolvidas.

Depois da análise inicial, Wofford (2000, p. 96) comparou a imagem de satélite aos documentos históricos e aos dados existentes de campo. Os documentos representaram a ilha antes da construção da maioria das estradas modernas, oferecendo assim indícios a respeito do uso histórico e moderno das rotas pré-históricas. Entretanto, nessa época, a questão da sobreposição indicou a necessidade de reconhecer que as trilhas históricas e modernas seguiram provavelmente as estradas antigas.

A partir da discussão dos resultados, a pesquisa propôs a hipótese que:

The roads emerge from the quarry in a radial pattern, suggesting that they were not necessarily shared, but each region (potentially related to individual social groups) had its own road for delivery of statues from Rano Raraku. This apparent independence and lack of cooperation indicates the lack of a centralized authority. A model of smaller, competing groups is more likely. (WOFFORD, 2007, p. 96).

No contexto brasileiro, Assis e equipe (2007) realizaram o projeto de pesquisa “Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real, no trecho Ouro Branco-Ouro Preto / MG”, procurando identificar e registrar o patrimônio arqueológico remanescente dos caminhos oficiais estabelecidos entre as cidades de Ouro Branco e Ouro Preto, na região central de Minas Gerais.

Nesse projeto, foram pesquisados três segmentos de caminhos: um segmento do Caminho Novo e dois segmentos da Estrada de Paraibuna, sendo um deles inacabado. Buscaram enfatizar a compreensão das “[...] condições de acessibilidade e deslocamento, recursos técnicos empregados na construção das estradas, infraestrutura e, finalmente, o papel das estradas como elementos de integração e articulação” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 2).

Os procedimentos metodológicos adotados pela equipe de pesquisadoras combinaram a pesquisa documental e bibliográfica, aliada à pesquisa arqueológica e geoprocessamento de dados²⁴. Dentre as atividades executadas:

Foram prospectados cerca de 87 km lineares ao longo dos caminhos e imediações, permitindo sua delimitação cronológica e o registro de trechos preservados e estruturas associadas. No conjunto de caminhos abordados pela pesquisa, foram identificados diferentes tipos de estruturas viárias, construídas para viabilizar a passagem dos mesmos sobre drenagens, vales ou terrenos inclinados, bem como para escoar as águas de seus leitos. Para efeito de sistematização, tais estruturas são aqui designadas como cortes, arrimos, pontes e estruturas de drenagem (canais, drenos, bueiros e galerias). (ASSIS *et al.*, 2007, p. 1).

O referido projeto teve como objetivo analisar as estruturas viárias, como cortes, arrimos, pontes, estruturas de drenagem entre outras, utilizando como parâmetros os quesitos como função, forma, técnicas e materiais utilizados. Realizaram também um estudo comparativo entre as estruturas edificadas em ambas as estradas identificadas pela pesquisa.

²⁴ “Inicialmente, foram preparadas bases cartográficas da área em estudo, a partir do georreferenciamento das ortofotocartas, dados vetorizados de relevo, hidrografia e outros. Os dados produzidos em campo foram vetorizados em ambiente digital e incorporados à base cartográfica, possibilitando o cruzamento de informações. Tal metodologia permitiu a construção digital das ocorrências de forma abrangente, resguardando seus elementos constituintes e suas correlações com o entorno.” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 2).

No contexto dessas estradas, a abordagem arqueológica proposta através do registro de suas estruturas físicas remanescentes, como o traçado e as estruturas viárias, mostrou-se como mecanismo mais importante, possibilitando a identificação e o registro dos vestígios, se considerados os riscos de degradação a que estão sujeitos. Dessa forma, “[...] o conhecimento adquirido a partir da pesquisa arqueológica pode ser utilizado como instrumento para implementar políticas de preservação desse patrimônio” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 2).

Esse trabalho aponta a importante constatação de que não houve a sobreposição das estradas na área estudada. Tal circunstância pode ser explicada, em parte, pelas condições do relevo acidentado na região. “Para vencer obstáculos como a Serra do Ouro Branco, foram construídas diversas opções de traçado do Caminho Novo, transpondo ou contornando a sua encosta” (*ibid.*, p. 7).

Outro dado importante, apontado pelos vestígios arqueológicos e os relatos dos viajantes nesse estudo, foi a comprovação de que na construção dos caminhos interurbanos, no século XVIII, não foram empregadas técnicas muito aprimoradas. Dentre as estruturas viárias construídas, as autoras explicam que:

Embora os relatos apontem para a quase inexistência de estruturas, ao longo do Caminho Novo, o levantamento arqueológico constatou a presença de construções nos trechos mais acidentados da área estudada. É o caso dos dois segmentos que se mantiveram preservados, na encosta sul da Serra do Ouro Branco, onde se verificou o emprego de recursos de nivelamento e contenção através de aterros e arrimos, além de sistemas de drenagem de águas fluviais e pluviais, através de galerias e bueiros de pedra. As dimensões deste leito remanescente são moderadas, com larguras entre 3,0 e 5,0 m, podendo chegar a 7,0 m nos locais de implantação de bueiros e galerias. (ASSIS *et al.*, 2007, p. 8).

Os diferentes tipos de estruturas viárias identificadas e registradas no conjunto dos caminhos abordados nessa pesquisa arqueológica podem ser relacionados e caracterizados como:

Arrimos e cortes: Os cortes são encontrados em locais onde as estradas atravessam terrenos inclinados, sendo feitos na terra ou na rocha. Em geral, nos locais onde ocorrem cortes e desaterros, há, em contraposição, áreas aterradas para nivelamentos do leito e arrimos para sustentar os aterros. Os arrimos também são freqüentes nas áreas de transposição de vales ou drenagens, onde o leito dos caminhos foi elevado por meio de aterros. Esses arrimos encontram-se em geral associados às pontes e estruturas de drenagem.

As **estruturas de drenagem** têm, como objetivo, escoar as águas sobre e/ou sob o leito das estradas, podendo ser classificadas como canais e drenos, quando em superfície, e bueiros e galerias, quando subterrâneas.

Canais: Os canais, relacionados com a drenagem das águas pluviais, são sulcos talhados na superfície das rochas, de secção côncava, que conduzem as águas das chuvas às demais estruturas do sistema de drenagem. Os canais identificados no leito do Caminho Novo, talhados diretamente nas rochas, apresentam traçados sinuosos e desiguais, correndo no próprio leito ou em suas laterais. Já no caso da Estrada de Paraibuna, os canais

localizam-se sempre nas margens da estrada, sendo em geral mais retilíneos. **Drenos:** Os drenos são orifícios retangulares, encontrados em peitoris ou arrimos, destinados ao escoamento das águas pluviais. Frequentemente apresentam, junto às faces externas, pedras salientes em forma de calha – as gárgulas- destinadas a jogar as águas a certa distância das paredes, de forma a protegê-las.

Galerias: Assim como os bueiros, as galerias são estruturas de drenagem subterrâneas, mas, sua principal função é permitir a vazão das águas de drenagem naturais atravessadas pelas estradas. Em geral, para a travessia de uma drenagem, o leito da estrada eleva-se por meio de um aterro suportado por arrimos de ambos os lados. Em um desses arrimos – localizado no nível mais alto do terreno natural – localiza-se a boca (entrada) da galeria, conformada por um vão regular, implantado ao nível do leito da drenagem. A partir da entrada, a galeria desenvolve-se em linha reta, acompanhando a inclinação natural do terreno, de modo a escoar as águas em direção à outra margem da estrada. Os vãos subterrâneos são definidos pela disposição de dois arrimos paralelos (de pedra), cobertos com lajes (de formato achatado), cujas larguras atingem até 1,50m. Do lado oposto à entrada, encontra-se a saída da galeria, também de formato regular, geralmente implantada diretamente sobre a superfície natural da drenagem. Nas galerias, os arrimos que sustentam os aterros podem ser complementados por parapeitos com drenos e gárgulas. (ASSIS *et al.*, 2007, p. 9 -12, grifo nosso).

Comparativamente, a pesquisa concluiu que as estruturas viárias que compõem ambas as estradas apresentam as mesmas tipologias e funções. Contudo, quando comparados os dois segmentos:

[...] observa-se um grau de aprimoramento mais elevado nas estruturas componentes da Estrada de Paraibuna. Enquanto as estruturas do Caminho Novo apresentam modestas dimensões e ocorrem em pequena quantidade, as Estradas do Paraibuna apresentam maior porte e ocorrem em praticamente toda a extensão dos trechos registrados. [...]

Quanto aos recursos utilizados para a implantação das estradas, desde os sistemas mais simplificados utilizados em bueiros e galerias, até os mais elaborados como as pontes abobadadas, verificou-se o emprego de tipologias semelhantes em ambas as estradas e que cumprem, via de regra, as mesmas funções. Evidentemente, desde a construção do Caminho Novo até a implantação da Estrada de Paraibuna, houve tempo para experimentações e aprimoramentos que resultaram no completo domínio daquela tecnologia. Em consequência, as estruturas da Estrada do Paraibuna apresentam maior porte, recursos mais apurados e precisos de construção, além de ocorrerem em praticamente toda a extensão dos trechos registrados. (ASSIS *et al.*, 2007, p. 9 e 16).

Com relação aos processos construtivos, as semelhanças encontradas nas estradas analisadas indicaram que as vias foram construídas como obra num conjunto, “[...] obedecendo a um projeto ou traço padronizado para as dimensões das drenagens a serem transportadas” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 17).

No contexto do Caminho das Tropas, na porção da rota dos Campos de Cima da Serra no Rio Grande do Sul, Adriana Fraga da Silva (2006) desenvolveu sua dissertação de mestrado, onde investigou a paisagem do Troperismo na região de Bom Jesus (RS), sob a ótica da arqueologia.

A autora procurou identificar a técnica de construção, as fontes de matéria-

prima e os recursos naturais utilizados para a condução dos animais e dos tropeiros, além de procurar compreender a inserção destes elementos na paisagem e verificar as escolhas topográficas. No que se refere à análise do caminho com corredores identificados, a autora explique que:

A técnica construtiva empregada nestes corredores foi a mesma utilizada na estruturação das mangueiras (currais). Trata-se de uma construção em taipa de pedra com rejunte seco, de base larga medindo em média 1m de largura, e topo mais estreito, com medidas entre 0,60m e 0,70m. Enquanto a largura do corredor apresenta as maiores variações entre 13m e 46m, a altura mede entre 1m e 1,50m.

O Basalto que aflora nos campos foi utilizado como matéria prima e, assim como na construção dos currais, alguns blocos necessitaram de preparo prévio. Localizou-se muitas lascas ou blocos menores, resultantes da atividade de lascamento. Além disso, dentro ou próximo aos corredores há lascas de refugo, oriundas da preparação de blocos e das lascas de encaixe que compuseram a estrutura.

Um outro aspecto importante na estruturação destes corredores é a possibilidade de inclusão de elementos presentes na superfície do campo na composição da própria estrutura, como o que se pode observar no corredor localizado na atual Fazenda do Costa. [...] nota-se uma rocha localizada junto a um afloramento situado na parte interna do corredor, onde há indícios de lascamento para obtenção de matéria-prima. Percebe-se que o alinhamento longitudinal da rocha foi utilizado no traçado da taipa. (SILVA, 2006, p. 133).

A autora também constatou a ausência de corredores em algumas áreas:

Durante as prospecções percebeu-se a ausência de corredores em determinadas áreas. O motivo é incerto. No entanto, algumas inferências puderam ser feitas depois de tê-los percorrido: por um lado, estas estruturas foram instaladas em áreas de campo aberto, para auxiliar na condução de animais em locais onde não existem barreiras naturais para evitar a dispersão do gado. Por outro, a presença de corredores, construídos provavelmente em meados do século XIX, cruzando propriedades particulares garantia que tropas não fossem conduzidas sobre os campos e as plantações das fazendas.

Ao mesmo tempo em que limitava a área de transito, sem causar prejuízos em pastagens, plantações, e não permitindo que o gado conduzido fosse misturado com o dos fazendeiros, estes corredores significaram o disciplinamento na conduta de movimentação do transeunte. Ou seja, configuraram uma estrutura de poder que representava a imposição de um caminho oficial, no qual a não existência de aberturas laterais fazia com que, uma vez dentro do corredor, os tropeiros seguissem por este até o seu final. Além disso, estas estruturas exercem um forte condicionamento sobre o olhar do transeunte. (SILVA, 2006, p. 131-132).

Durante o trabalho de campo, Silva (2006, p. 134) observou que a região dos Campos de Cima da Serra fornece várias alternativas topográficas menos inclinadas para atravessar o terreno. Todavia, a disponibilidade de água parece também ter influenciado a escolha dos locais de passagem do Caminho. Assim, a autora explica a importância de inclusão das áreas de água nos corredores:

Considerando que estas estruturas não apresentam aberturas laterais os recursos hídricos eram explorados naqueles pontos onde os corredores cruzavam por áreas alagadas ou pequenos córregos. [...] Percebe-se que,

mesmo existindo outras alternativas de passagem, uma grande abertura na estrutura foi construída de forma que o corredor parece *abraçar* a área de terreno alagadiço. (SILVA, 2006, p. 134).

Além da disponibilidade de água, a inclinação do terreno foi outra variável ambiental observada na instalação do caminho:

[...] as escolhas por passagem em terrenos de média ou baixa encosta, como forma de evitar o trânsito por grandes aclives e o desgaste físico dos animais conduzidos, também foi um dos fatores importantes para a definição das rotas. Afora este tipo de relevo, as áreas mais planas em pontos de maior altitude também foram cortadas por corredores. (SILVA, 2006, p. 134-135).

Nessa pesquisa, foi realizada a tentativa de identificar as zonas de trânsito. Para tanto, a autora selecionou uma área próxima ao Registro Santa Vitória “[...] por onde cruzaram antigos caminhos, e seguem rotas hoje utilizadas. Após a escolha do quadrante envolvente, os corredores e as estradas atuais foram georeferenciados e sobrepostos ao mapa isométrico da área” (SILVA, 2006, p. 137).

O resultado do geoprocessamento aplicado nessa área foi:

De acordo com o que foi observado em campo, os antigos caminhos (em vermelho) seguem por áreas mais altas e planas, desviando de cursos d’água muito caudalosos. Ao cruzar estes dados com as estradas atuais (em cinza), seguindo a declividade do terreno, se observa possíveis continuidades entre as antigas rotas e estas. No entanto, a hipótese de que a construção dos corredores ocorreu somente em área de campo aberto, deve ser repensada. [...]

Pode-se inferir, para este quadrante envolvente, que os corredores representam uma iniciativa particular de controle e disciplinamento de passagem em propriedades privadas. Além disso, as zonas de trânsito foram identificadas nas áreas mais claras da imagem, ou seja, junto ou próximas às estradas atuais, seguindo por maiores altitudes e terrenos topograficamente regulares. (SILVA, 2006, p. 138-139).

Este subcapítulo forneceu um panorama sobre as pesquisas arqueológicas referentes aos caminhos e suas possíveis contribuições ao estudo do Caminho das Tropas e de suas estruturas viárias.

As diversas pesquisas arqueológicas realizadas por arqueólogos latino-americanos em contextos distintos de caminhos, que abrangem redes viárias pré-incaicas, incaicas, pré-coloniais e coloniais, mostram o avanço da investigação de caminhos antigos na arqueologia e as possibilidades de estudos científicos realizados.

As várias abordagens em diferentes contextos históricos apresentaram um universo de possibilidades, métodos e resultados promissores para investigar a construção das vias de trânsito, instalação, função, materiais construtivos, estruturas viárias, estruturas de apoio, traçado, mas também compreender as

relações sociais, econômicas e geopolíticas engendradas nas sociedades pretéritas.

Esses trabalhos auxiliaram na proposta metodológica desta pesquisa, adaptando aspectos ou elaborando outros. Mas, sobretudo, foram fundamentais para pensar o Caminho como objeto de análise, como um sítio arqueológico e os artefatos que o compõem, modificando a forma de olhar para os vestígios arqueológicos.

Dentre os trabalhos analisados, destaca-se a produção de Vitry, que desenvolveu uma ficha de registros dos componentes de um caminho, pensando nas categorias de registro dos sítios arqueológicos e efetuando adaptações ou modificações necessárias. Assim foi possível sistematizar os dados coletados em campo e converter em informação útil à pesquisa.

Outra contribuição a destacar foi o trabalho de Osinaga (2005) com a investigação dos padrões construtivos, o uso do método de prospecção e reconhecimento terrestre e a subdivisão do caminho em segmentos para melhor analisar e manejar os dados.

No que se refere ao estudo das estruturas viárias, o trabalho de Assis e equipe (2007) proporcionaram exemplos importantes no contexto brasileiro dos caminhos oficiais, sejam coloniais ou imperiais, na região central de Minas Gerais. O estudo também usou a pesquisa documental aliada à investigação arqueológica e o geoprocessamento. As estruturas foram abordadas segundo os critérios de forma, função, técnica construtiva e materiais utilizados.

Os trabalhos apontaram que os caminhos, enquanto sítios arqueológicos, apresentaram especificidades que devem ser consideradas para o seu estudo, exigindo metodologias específicas de registro e coleta de dados. Além disso, faz-se necessário observar distintas variáveis que influenciaram a sua construção, assim como a conservação dos remanescentes.

Um aspecto bastante recorrente nas pesquisas apresentadas foi o uso de novas ferramentas tecnológicas e de informática aplicadas à arqueologia para mapear e estudar os caminhos. Uma ferramenta utilizada é o SIG, para análise de vários níveis e escalas, mesmo na etapa anterior, auxiliando a localizar os traçados de caminhos. Pode-se trabalhar com questões de diversas ordens, tais como espaçamento entre os sítios de apoio, trechos ausentes ou traçado desconhecido, ocorrência de estruturas e suas distribuições. Com o Modelo Digital de Elevação (DEM) ou Modelo Digital do Terreno (MDT) é possível trabalhar com questões de visibilidade e instalação no terreno.

Outro método empregado foi o uso de fontes escritas relacionando-as ao

registro arqueológico. O uso de outras fontes de pesquisa também é apontado como bastante pertinente ao estudo de caminhos, tais como a análise de fotografias aéreas, imagens de satélite e cartas topográficas. Além destas, citam-se ainda o uso da informação oral e toponímia.

As imagens de satélite de alta resolução têm alto potencial informativo, possibilitando a identificação de estruturas arqueológicas e marcas no solo como sendas, trilhas, caminhos, tanto de estruturas lineares quanto de não lineares.

Todavia, tais recursos são limitados, principalmente em caso de áreas encobertas pela vegetação densa ou por outro tipo de cobertura de solo, impossibilitando a visualização da superfície. Outro fator a ser considerado também é o uso do solo atual como áreas agricultáveis, reflorestamento, edificações e outros mais que podem dificultar ou impossibilitar o reconhecimento de feições nas imagens.

As pesquisas latino-americanas mais recentes nas redes viárias mostram problemáticas mais relacionadas à compreensão de aspectos formais dos caminhos, como as estruturas que os compõem, as fases de construção, a datação, entre outros, com abordagens interdisciplinares. Passam de uma escala de região para a compreensão de aspectos do próprio sítio.

A partir das contribuições da arqueologia para o estudo dos caminhos antigos, seja no uso de novas ferramentas, novos métodos, novas abordagens ou nos resultados obtidos, será apresentada na sequência a proposta metodológica que foi empregada neste estudo sobre o Caminho das Tropas no contexto histórico do Brasil meridional e das condições ambientais regionais.

2. 3 PROPOSTA METODOLÓGICA PARA O ESTUDO DO CAMINHO DAS TROPAS

A proposta metodológica para o estudo dos remanescentes arqueológicos do Caminho das Tropas segue diferentes estratégias, de acordo com as especificidades de cada tipo de fonte utilizada nesta pesquisa.

As ferramentas empregadas para a análise do objeto de pesquisa têm como eixo central a pesquisa em documentos textuais, cartográficos e iconográficos e a realização de levantamento arqueológico associado à estruturação de um Sistema de Gestão de Base de Dados Relacional (SGBDR) e ao desenvolvimento de um Sistema de Informação Geográfica (SIG).

Inicialmente, serão apresentados os conceitos-chaves empregados para o desenvolvimento da pesquisa, buscando definir terminologias e também situar a discussão de caminhos no contexto historiográfico brasileiro.

2. 3. 1 Definições iniciais: picadas, caminhos, estradas...

As vias de circulação, na documentação textual e cartográfica referente ao Brasil Colonial, foram denominadas com diferentes termos, tais como caminho, estrada, itinerário, picada, etc., muitas vezes como sinônimos para uma mesma via, outras vezes com significados distintos. Nesse sentido, propõe-se, num primeiro momento, definir as denominações essenciais e aquelas empregadas nesta pesquisa, para melhor compreender o estudo do Caminho das Tropas.

Muitos são os autores que mencionam a existência de redes de circulação utilizadas pelas populações silvícolas no território brasileiro e americano quando da chegada dos europeus ao continente como, por exemplo, o Caminho do Peabiru. Por este caminho, Álvaro Núñez Cabeza de Vaca partiu a pé da Ilha de Santa Catarina e seguiu até Assunção, em 1542, guiado por índios Guarani.

Outro dado convencionado na historiografia brasileira foi o uso dessas vias usadas pelos indígenas como os primeiros caminhos utilizados pela coroa portuguesa para a abertura ou para a instalação de caminhos e estradas reais. Esta questão é bastante viável, se considerado que os grupos indígenas se deslocavam pelo território em busca da subsistência, migravam para outras regiões por diversas razões, realizavam contatos interétnicos e também guerreavam com outras tribos.

Contudo, após cinco séculos de ocupação, colonização e formação do país, torna-se praticamente inviável comprovar e distinguir os possíveis caminhos construídos sobre vias indígenas, em decorrência dos processos de modificação do espaço, dos usos e reúsos das vias e mesmo pelo estado de conservação dos trechos dos caminhos antigos remanescentes.

Longe de negar a reutilização de trilhas indígenas, a questão que se coloca é como se poderia analisar este tema? Quais são os indícios disso? Quais as provas existentes na documentação? O que a documentação aponta? Partindo destes questionamentos, a documentação existente sobre a abertura do Caminho foi analisada em busca dos dados que pudessem indicar tal suposição.

Assim, Botelho e Reis (2002, p. 233) afirmam que os primeiros caminhos terrestres foram abertos no Brasil pelas populações indígenas. Tratava-se de picadas existentes no meio da mata, utilizadas pelos colonizadores no escoamento

de produtos, como o pau-brasil, para o litoral, onde eram embarcados e enviados aos centros consumidores. A abertura de estradas está relacionada com o processo histórico da conquista, da exploração e da manutenção do território.

Com a fundação das primeiras vilas no interior, as do planalto vicentino, a trilha dos tupiniquins, transpondo a Serra de Cubatão, transformou-se no “Caminho do Padre José”, ou “Caminho do Mar”. Nas áreas nordestinas açucareiras, o transporte do produto até os portos deu origem às estradas percorridas por carros de boi. Ao longo do séc. XVII, as estradas penetraram nas áreas do Sul e, seguindo rios e abrindo picadas nas florestas, criaram novas vias no Nordeste e Norte, juntamente com a construção de missões pelos jesuítas e a exploração das drogas do sertão no Grão-Pará. Com a pecuária, rotas traçadas pelo gado interiorizavam o povoamento, muito além do Tratado de Tordesilhas. A descoberta do ouro promoveu a abertura do Caminho Velho do Rio de Janeiro para as Minas Gerais e do Rio das Velhas (passando por Parati e Guaratinguetá); o Caminho Novo, de Garcia Rodrigues Pais, que mais diretamente ligava o Rio de Janeiro a Vila Rica, e também os dois caminhos da Cidade da Bahia para as Minas do Rio das Velhas. Para a área da mineração também se dirigiam os muares e cavalos da Colônia de Sacramento, Curitiba e São Paulo. Os tropeiros, com suas tropas, procuravam roteiros melhores e mais seguros, transportando cargas para os sertões. A partir da instalação da Corte Portuguesa no Brasil, as antigas estradas continuavam a ser usadas, como as que transpunham o Rio Grande do Sul, chegando ao Rio de Janeiro e São Paulo e passando, no litoral, por Laguna, Desterro, São Francisco, Paranaguá, Cananéia, Iguape, Santos e, no interior, por Curitiba e Sorocaba. Em Santa Catarina, a Estrada Dona Francisca, de São Francisco a Rio Negro. A Estrada da Graciosa, que ligava Curitiba ao porto de Antonina. Em São Paulo, a que atravessava a Serra do Mar e chegava ao porto de Parati, no Rio de Janeiro. Com o café, novas estradas surgiram: as da região do Rio Paraíba e as de Minas Gerais, destacando-se as da Serra da Estrela, do Comércio, de Sapucaia e a Estrada União e Indústria, entre Petrópolis e Juiz de Fora. (BOTELHO; REIS, 2002, p. 233-4).

Na América espanhola, o fenômeno de instalação dos “caminos reales” também ocorreu sobre as vias de comunicação dos aborígenes, como Tarazona e Botero (2005) destacam:

Muchas de las rutas que comunican las regiones del país fueron pensadas desde tiempos prehispánicos. Un gran número de los "caminos reales" que abrieron los españoles se hicieron sobre las rutas que ya tenían establecidas los aborígenes; sobre los caminos reales también se trazaron algunos tramos de las carreteras de la actualidad. Los caminos reales adquirieron esta connotación porque tanto su mantenimiento como administración se realizaba por delegación del rey. Fueron los más empleados durante la colonia porque servían para unir las provincias. (TARAZONA; BOTERO, 2005, p. 9).

Conceitualmente, um caminho se define como uma “[...] vía formal que posee algún tipo de evidencia de construcción y planificación” (EARLE, 1991, p. 10-11 *apud* VITRY, 2005, p. 322). Nesta perspectiva, um caminho se caracteriza pela existência de dispositivos e estruturas construídas para funcionar como uma via formalizada. Este aspecto o diferencia de outras vias não construídas como picadas, trilhas e sendas, que possuem um aspecto mais natural, sem a necessidade da

instalação de dispositivos viários para o seu funcionamento.

Todavia, segundo o “Dicionário Cartográfico”, um caminho tem a acepção de uma “faixa de terreno, destinada ao trânsito de um para outro ponto; trilho, picada, atalho” (OLIVEIRA, 1980, p. 54). No entanto, emprega-se a definição de caminho que se distingue de picada, senda ou trilha, como um espaço de trânsito formalizado no terreno, podendo ser formado em parte por trechos sem estruturas construídas, ou seja, por sendas.

Conforme Erickson, os caminhos se distinguem de sendas ou trilhas, pois podem ser definidos como:

[...] estructuras formales, demarcadas claramente, hechas de una variedad de materiales, que conectan “lugares” definidos culturalmente. En contraste con los senderos, los caminos son planeados deliberadamente, con límites o bordes y a menudo son detalles importantes de la configuración del paisaje. Los caminos pueden tener funciones prácticas tales como transporte y comunicación o éstas pueden ser poco prácticas, o los caminos pueden parecer “demasiado construidos” para funciones utilitarias básicas. (ERICKSON, 2000, p. 17).

Uma via de comunicação pode ser decomposta em duas concepções, “caminho” e “itinerário”, que são complementares, mas fundamentalmente diferentes. Segundo a acepção de Juillard (2007):

L'itinéraire est présent dans l'esprit du voyageur, c'est le but, la destination qui «créé» le chemin. Le chemin, à l'opposé, est formel. Il représente matériellement le chemin entre deux point (par exemple, un simple sentier de terre matérialisé à la suite du passage d'une multitude de voyageurs). Le chemin est la représentation concrète d'un itinéraire. Il en est sa matérialisation dans l'espace géographique, mais ne prend pas forcément l'aspect d'un chemin construit.

A noção de estruturas construídas e não construídas proposto por Juillard (2007) é bastante pertinente ao estudo das vias de comunicação andinas, assim como para este estudo, o qual apresenta, a seguir, as definições para caminhos construídos e não construídos:

Si les chemins non construits peuvent être utilisés conjointement par toutes les civilisations, les chemins construits demandent une planification du tracé, précédant la construction du chemin et sont le fait de civilisations possédant une organisation politique plus centralisée.

Le chemin non-construit : n'est pas une réalisation réfléchie, planifiée. Il se matérialise par le passage répété des voyageurs sur le même tracé. Les chemins non-construits se caractérisent par l'absence de toute construction anthropique : ils peuvent être non-formalisés [...]; ou être de simples sentiers set/ou pistes, formalisés par le passage répété des voyageurs sur le même tracé. Ce dernier type témoigne d'une utilisation fréquente du même itinéraire, étendue sur une plage chronologique importante. [...]

Les chemins construits : Ils présentent au moins un élément de construction anthropique (chaussée, ligne de pierre, poteaux, balises diverses, ou murs/murets). Le tracé du chemin est planifié, le terrain préparé, afin d'offrir le moins d'obstacles à la progression, tout en répondant

aux besoins économiques, politiques, etc. des constructeurs et/ou aménageurs. (JUILLARD, 2007, grifo nosso).

A senda, designação ainda pouco empregada nas pesquisas, será amplamente utilizada neste estudo para denominar trechos analisados do Caminho das Tropas sem estruturas edificadas para a finalidade viária, mas com vestígios arqueológicos de terem sido usadas como vias de trânsito para animais e pessoas, deixando marcas no terreno.

Conforme definição de Hyslop (1984, p. 13 *apud* VITRY, 2005, p. 322):

[...] las sendas y senderos que su formación se debe al tránsito permanente de personas y animales, están más adaptados al relieve y permanentemente sufren modificaciones en su recorrido debido a que no existe una planificación para mantenerlos en caso de derrumbes u otras modificaciones que pudiera sufrir. Una vía es un curso de tránsito humano que es físicamente visible en el terreno.

Beck (1991 *apud* JUILLARD, 2007) define um caminho construído a partir de três pontos principais: “1) Une altération plane du paysage; 2) L’intervention de l’homme (investissement laboral); 3) Faciliter et contrôler les mouvements des hommes et des marchandises”. Para Earle (1991 *apud* JUILLARD, 2007) “les chemins construits sont le fruit d’une planification préparatoire à la construction, de la rectitude du tracé, d’une absence de chemin double (ou multiples) et de la présence d’éléments formels (ouvrages d’art, pavement, etc.)”.

As estradas oficiais no Brasil, denominadas comumente de “Estradas Reais” segundo Assis *et al.* (2007) se caracterizam,

[...] pelo fato de terem sido efetivamente abertas e controladas a partir da iniciativa da Coroa Portuguesa, no século XVIII. Atualmente, o termo adquiriu uma conotação mais abrangente, incorporando também estradas implantadas no século XIX, a partir da iniciativa do Governo Imperial e dos governos provinciais. A abertura de estradas e seu efetivo controle, no contexto do Brasil - Colônia, foi uma das medidas adotadas pela coroa para evitar contrabandos e irregularidades. Para facilitar a fiscalização, a circulação de pessoas, comboios de tropeiros, ouro, diamante e outras mercadorias, deveria ser obrigatoriamente feita pelas Estradas Reais. Ao longo desses caminhos, foram estabelecidos os registros - postos fiscais para controle do tráfico e recolhimento de tributos devidos à Coroa. Já no século XIX, a iniciativa dos governos para a abertura de estradas decorreu da necessidade de facilitar a comunicação entre as diversas regiões, tendo em vista o incremento das trocas comerciais. (ASSIS *et al.*, 2007, p. 1).

Dessa forma, o termo “Estrada Real” na historiografia brasileira pressupõe, primeiro, a natureza oficial da via e, segundo, a exclusividade de utilização, como o único caminho oficial e autorizado para a circulação de pessoas e mercadorias no Brasil Colonial. O tráfego por outras redes viárias não oficiais constituía crime na época, denominado de “descaminho”, com a denotação de contrabando.

Santos (2001) discute o uso do termo “estrada real” ou “estradas reais”, buscando explicar a sua origem e emprego:

Reforçaram o caráter legal, de caminho obrigatório para pessoas e mercadorias, agregando o adjetivo “real” ao nome – tornaram-se **estradas reais**. A expressão mais tarde, quando a era mineradora se foi e os caminhos se tornaram livres e empobrecidos, deve ter adquirido caráter popular mais genérico, seguramente guardava, quando surgiu forte conotação oficial. Eram as estradas da Coroa, do rei, as únicas vias autorizadas da imensa colônia.

As estradas reais, não obstante a expansão da rede viária, continuaram a ser os troncos principais [...]. O que as distinguia, afora a antiguidade da rota, era o controle oficial, materializado nos inúmeros registros e contagens espalhados pelo seu leito.

Um problema, no entanto, se coloca nesta linha de análise. Se é copioso o acervo documental existente a respeito dos caminhos coloniais, composto por cartas régias, contratos, provisões e demais peças, o autor deste estudo não encontrou, por outro lado, nenhum registro oficial que se reporte à expressão “estrada real”. Ela não parece ter sido utilizada com sentido oficial, a designar via pública de propriedade da Coroa metropolitana, ou, depois da Independência, do governo imperial brasileiro. [...]

Por outro lado, abundam as referências às estradas reais, com este nome, nos relatos de viagem escritos pelos pesquisadores estrangeiros quem estiveram no Brasil nas primeiras décadas do século XIX. (SANTOS, 2001, p. 155-157, grifo do autor).

Pelo fato de não terem sido encontrados documentos oficiais que empregam esse designativo, segundo Santos (2001, p. 159), isso poderia indicar que seria uma expressão de uso meramente popular e, assim, ter sido usado nos relatos dos viajantes estrangeiros.

Os caminhos ou quaisquer rotas viárias desempenharam papel importante, assim como diversas funções nas sociedades pretéritas, igualmente como nas atuais:

Los caminos juegan un papel político, económico, tecnológico y estratégico importante en las sociedades del pasado y del presente. Los caminos también tienen poderosas funciones culturales, sociales, simbólicas y cosmológicas cuando conectan lugares y gente. Los caminos formalizados son transformaciones del ambiente de gran importancia y sus huellas en el paisaje representan a menudo un palimpsesto de instituciones culturales que se sucedieron a lo largo de un período de tiempo prolongado. El análisis estructural de la organización formal de una red de caminos puede hacernos entender mejor la interacción social, la tenencia de la tierra, los sistemas de creencias, y la práctica de la vida cotidiana. Los caminos encauzan y dirigen la actividad humana de una manera cultural apropiada. Los caminos son “un modelo de” y “un modelo para” una sociedad, puesto que son un elemento de la fisonomía permanente del ambiente. En este sentido, los caminos no son un simple “reflejo” de las instituciones sociales, políticas, económicas y culturales sino que más bien cumplen un papel activo en, la estructura de la vida diaria de las personas y de los grupos. Los caminos a menudo se convierten en “lugares” formalizados en sí mismos pues toman el carácter de rasgos monumentales sobre el paisaje. (ERICKSON, 2000, p. 17).

A extrema importância das vias de comunicação está expressa em um documento do primeiro quartel do século XIX, referente às estradas públicas da Província de São Paulo:

Sendo as estradas publicas incontestavelmente um artigo de tanto interesse e importancia é evidente a utilid.º não só do maior n.º dellas, como da sua conservação em bom estado; p.º q.º sem isto não existiria o commercio, uma das principais fontes da riqueza Nacional. (AESP, 1822-1825, fl. 1)²⁵.

A partir da importância abordada dos caminhos para os povos do passado, objetivou-se demonstrar as diferentes conotações e terminologias que aparecem nos documentos de época e nas publicações sobre o tema. Essas designações e definições dos seus significados auxiliam a entender os termos utilizados ao longo da pesquisa e a introduzir a discussão em torno do uso de determinadas nomenclaturas referentes às vias de trânsito.

2. 3. 2 Procedimentos metodológicos de campo

Para a realização de uma investigação no campo da arqueologia, não é imprescindível e imperativo que sejam efetuadas intervenções arqueológicas, aqui compreendidas por qualquer atividade que acarrete o desmonte do sítio arqueológico (coleta superficial assistemática ou sistemática, abertura de sondagem, trincheira, cortes, poço-teste; decapagem, escavação), para ser considerado um trabalho de cunho arqueológico. Portanto, adotou-se como princípios metodológicos o que diz a “Carta Internacional de Arqueologia”:

Um dos princípios fundamentais da busca de informações e da pesquisa arqueológica é a destruição mínima dos solos arqueológicos, para atender aos objetivos destes estudos científicos a serem feitos. Os métodos pouco destrutivos (sondagens, amostragens, observação no próprio terreno, escavação de salvamento, etc.) devem prevalecer sobre as escavações integrais. (KERN, 1995, p. 29-30).

Além deste princípio, agregam-se outros fatores limitantes como a carência de financiamentos para as despesas de campo (transporte, alimentação, hospedagem, entre outros) e a falta de recursos humanos técnicos capacitados. Dessa forma, “longe de nos desencorajar, esta série de problemas deve nos fazer refletir sobre os critérios fundamentais que devem dirigir e coordenar as ações de intervenção arqueológicas, no atual contexto econômico e social em que estamos inseridos” (*ibid.*, p. 7).

²⁵ Documento manuscrito: ESTATISTICA Política e Civil das estradas públicas da província de São Paulo apresentando o estado de conservação da 7 estradas principais em um mapa contendo a identificação da estrada, o início, o término, comprimento em léguas, a direção, estado, meio para consertar e conservar e responsável. AESP, ordem CO 0864, caixa 69, Ofícios Diversos da Capital 1822 – 1825, pasta 01, documento 07, folhas 01, 01 v.

Foram realizadas etapas de campo que empregaram procedimentos metodológicos específicos e distintos, de acordo com as características da área objeto de estudo. Inicialmente, fez-se necessário um levantamento arqueológico da área de pesquisa, objetivando localizar e proceder ao cadastramento dos vestígios arqueológicos existentes²⁶ referentes ao Caminho das Tropas.

As atividades de coleta de dados em campo foram orientadas segundo os procedimentos metodológicos padrões adotados para o registro de sítios arqueológicos, de acordo com a tipologia dos sítios pesquisados:

a) No caso dos trechos do Caminho das Tropas, estes foram percorridos a pé como um grande eixo, um *transect* orientando o percorrimto, e as estruturas identificadas sendo registradas;

b) Os sítios arqueológicos localizados foram registrados e cadastrados na ficha padrão do Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) do IPHAN;

c) Todas as evidências arqueológicas foram georreferenciadas com o auxílio de um receptor de GPS;

d) Foram produzidas plantas baixas em escala dos sítios arqueológicos; e

e) Realizou-se registro fotográfico em máquina digital de todas as atividades de campo.

A investigação de estruturas viárias requereu uma proposta metodológica específica, por se tratar de um objeto linear que normalmente apresenta longas distâncias em seu traçado e variações físicas ao longo do seu percurso.

Por outro lado, os caminhos e estradas carecem de estudos no Brasil que atendam às particularidades destes sítios lineares. A própria ficha de registro de sítios arqueológicos do CNSA não contempla este tipo de vestígio. Esta carência exigiu o desenvolvimento de um método de estudo e o estabelecimento de critérios de análise para a investigação como, por exemplo, a fotointerpretação das imagens e a elaboração de uma ficha própria para o registro das estruturas viárias do caminho.

2. 3. 2. 1 Procedimentos para o registro das estruturas viárias

Para o estudo das estruturas físicas da via, procedeu-se ao levantamento arqueológico dos trechos selecionados através do percorrimto a pé do Caminho,

²⁶ Alguns sítios arqueológicos são conhecidos e reconhecidos como patrimônio histórico na região, mas nunca foram alvo de um cadastro sistemático dos sítios arqueológicos.

adotando os corredores ou o leito do Caminho como um grande *transect* orientando o percurso percorrido.

Para a seleção dos trechos a serem analisados, adotaram-se os seguintes critérios:

- a) Trecho cujas estruturas entre o platô e margem direita do rio Pelotas eram desconhecidas;
- b) Trechos de corredores com muros de taipa e sem corredores;
- c) Trechos com travessias de cursos de água;
- d) Trechos com presença de leito de estrada no interior e sem presença;
- e) Trechos passando em diferentes compartimentos topográficos.

A equipe de pesquisa foi dividida em duas duplas, sendo que cada uma percorreu uma das margens do traçado do Caminho, seguindo a faixa externa lateral ao corredor de taipas de pedra. Procedeu-se à identificação, mapeamento e registro de todos os elementos construtivos e não construídos observados em campo.

Para registro dos dados de campo, elaborou-se uma ficha, anotando-se os pontos de verificação determinados por modificações nas estruturas, tais como trechos sem corredor de taipa, interrupções (porteiros, estradas, etc.), travessias de cursos d'água, sítios arqueológicos (taperas, mangueiras, cemitérios, etc.) e elementos construtivos distintos (drenos, valas, áreas calçadas, curvas em ângulo reto, taipas com cerca de arame, etc.).

A “Ficha de registro de estruturas físicas do Caminho das Tropas” (ver Apêndice A) foi elaborada e adaptada a partir das estratégias de investigação e registro aplicadas por Vitry (2005) para o estudo arqueológico dos caminhos incas realizado na Província de Salta, na Argentina.

A sistematização das informações foi realizada através do registro no formulário “Estruturas físicas do caminho” na base de dados BD-ArqCT, que, posteriormente, foi importado e espacializado no SIG-ArqCT.

Além dos dados obtidos nas etapas de campo, a fonte documental propiciou informações que complementam e elucidam os resultados da análise arqueológica.

2. 3. 3 Análise e fotointerpretação das imagens de satélite

A análise e a fotointerpretação²⁷ de imagens, a partir de fotos aéreas ou de satélite, pode ser um recurso técnico muito útil à arqueologia. No Brasil, esta ferramenta ainda é pouca utilizada na arqueologia. Isto se deve, principalmente, à falta de acesso dos pesquisadores às imagens aéreas produzidas para a cartografia (aerofotogrametria) ao longo dos anos e, atualmente, ao custo elevado para aquisição de imagens de satélite de alta resolução, tais como as geradas pelo satélite *QuickBird*²⁸. A falta de acesso a esse tipo de recurso implicou também no pouco desenvolvimento da arqueologia da paisagem no Brasil.

Para uma pequena parte da área de estudo, procedeu-se à análise visual das imagens a partir de ortofotocartas²⁹ disponíveis. Buscou-se mapear e registrar as estruturas que podem ser visualizadas nas imagens de satélite e, posteriormente, confrontar com os vestígios materiais localizados em campo, procurando determinar os objetos identificados.

A figura 2 ilustra o processo de exame visual da ortofotocarta, onde é possível visualizar nitidamente duas estruturas não identificadas: a) uma estrutura quadrangular marcada pelo alinhamento da vegetação de maior porte; e b) resquícios lineares semelhantes a um leito de estrada que indicavam ser os remanescentes do Caminho através da diferença de tonalidade da imagem, da mesma forma como se percebe na área da estrada municipal, com solo exposto.

Na etapa realizada em campo, a área foi vistoriada e constatou-se que a estrutura quadrangular tratava-se de uma mangueira construída com muro de taipa de pedra, sendo registrada como o sítio arqueológico “Tapera do Nicanor Bastos” (SC-LS-05).

²⁷ Conceitualmente, fotointerpretação pode ser definida como a “técnica empregada na interpretação de fotografias aéreas com o objetivo de realizar mapeamentos” (TEIXEIRA; CRISTOFOLETTI, 1997, p. 181). Contudo, o exame de imagens pode ter a simples finalidade de identificar objetos e determinar os seus significados, ou seja, produzir informações.

²⁸ O *QuickBird* é um satélite de alta precisão desenvolvido pela *DigitalGlobe* que oferece imagens de alta resolução da Terra. Foi lançado em órbita em 2001 na base aérea de Vandenberg, na Califórnia, EUA. As imagens possuem resolução espacial de 61 centímetros no pancromático e 2,5 metros no multiespectral. Encontra-se em uma altitude de órbita de 450 km, com frequência média de visita de 1 a 3,5 dias, conforme a latitude. As imagens captadas são de uma faixa de 16,5 x 16,5 km.

²⁹ Ortofotocarta: “Carta que tem por base uma fotografia aérea, na qual foram retificados os deslocamentos de imagem devidos a inclinação da aeronave e ao relevo. A planimetria é representada pela própria imagem da foto, sobre a qual é desenhada a informação altimétrica” (TEIXEIRA; CRISTOFOLETTI, 1997, p. 173).

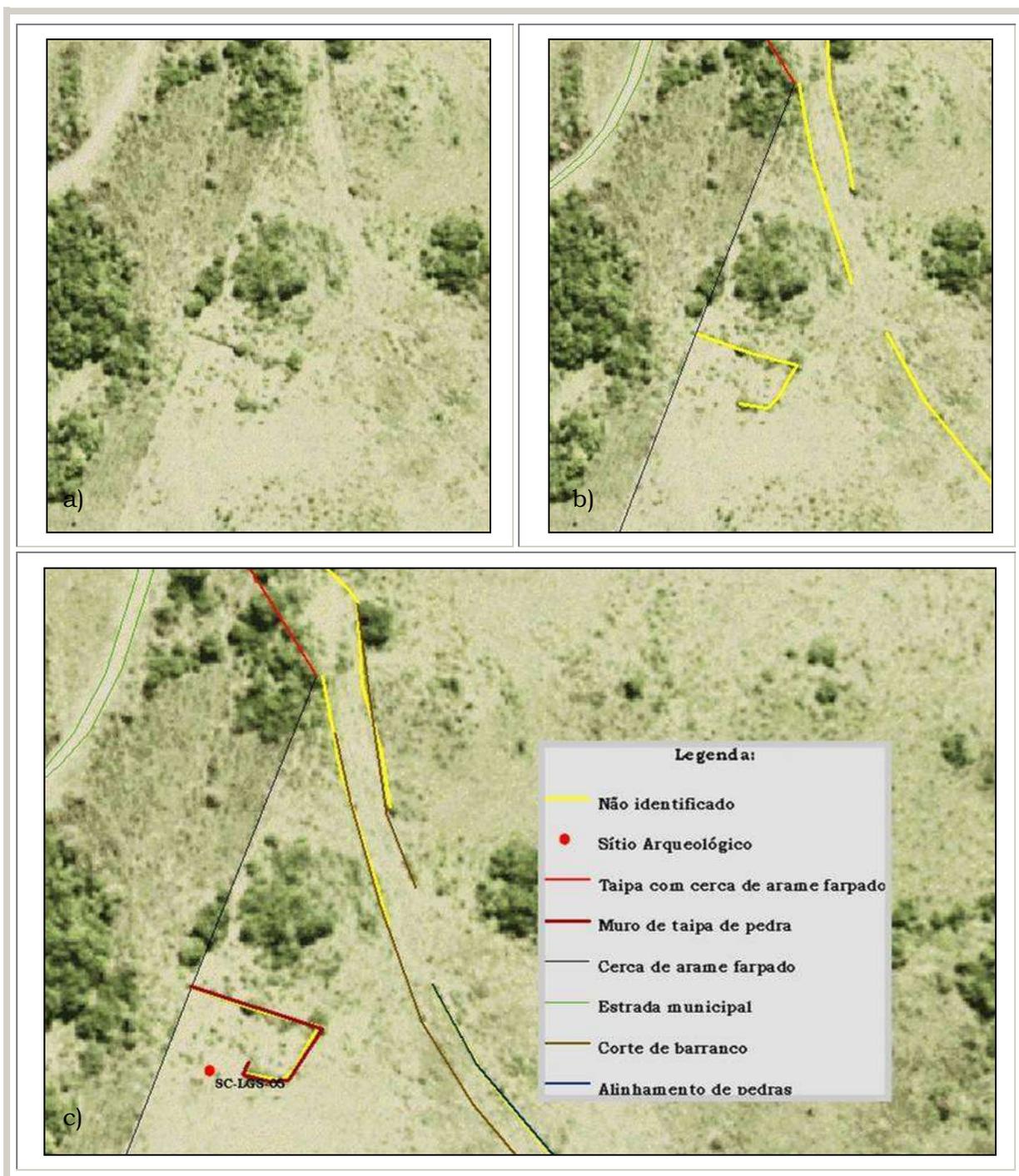


Figura 2 - Exemplo de análise e fotointerpretação de ortofotocarta: a) ortofoto; b) ortofotocarta com a sobreposição de *layers* existentes pelo levantamento aerofotogramétrico com a sinalização em amarelo de vestígios identificados na análise, cujas estruturas não foram identificadas no mapa; c) identificação das estruturas após etapa de campo
 Fonte: AHE Pai Querê, Folha PQ-30 (CEPAQ) e a autora (2008).

No caso dos resquícios lineares, tratava-se realmente de vestígios remanescentes do Caminho, demarcados por corte de barranco à direita do leito e alinhamento de pedras à esquerda.

A diferença na nitidez, textura e contraste das “linhas” na imagem, ou seja,

muro de taipa de pedra, corte de barranco e alinhamentos de pedras, pôde ser usada como parâmetro para outras estruturas reconhecidas e não identificadas. Mesmo a “linha” da cerca de arame farpado, caracteristicamente retilínea e fina na imagem, serviu para estabelecer a diferença comparativamente em relação às áreas demarcadas com muro de taipa de pedra.

2. 3. 4 Pesquisa documental textual, iconográfica e cartográfica

Os documentos textuais, manuscritos ou impressos, os iconográficos (desenhos, fotografias, etc.) e os cartográficos (mapas, plantas, etc.) constituem-se em fontes primárias e representativas de informação para o estudo da história do Brasil Colônia e Império. Em geral, as séries documentais pesquisadas caracterizam-se por documentos de caráter administrativo, pois referem-se às correspondências trocadas entre as autoridades locais e a metrópole:

Tratando-se de documentação de caráter administrativo, pois resulta essencialmente da troca de correspondências entre as autoridades locais e o poder central na metrópole, ela reflete, de um modo geral, a evolução política e administrativa dos vários governos. Pelas leis, regimentos, instruções, correspondência em geral, informações, relatórios e consultas, se conhecem as diretrizes referentes à administração ao longo de três séculos. Colonização e povoamento; construção de grandes obras públicas; exploração de minas e outros recursos naturais; relações comerciais; explorações marítimas e terrestres; missões científicas; explorações agrícolas; transportes e comunicações; defesa; ensino e evangelização; relações fronteiriças, pacíficas ou de guerra; relações diplomáticas; assimilação de comunidades; exploração industrial; tráfico de escravos; delimitação de fronteiras etc. A própria vida local, os usos, costumes e tradições se vêem refletidos nesta documentação. (ABRANTES, 1997, p. 4-5).

Os acervos formados pela coletânea desses documentos referentes ao Brasil encontram-se de forma esparsa em várias instituições, tanto brasileiras quanto estrangeiras. Muitos acervos ainda não estão devidamente organizados, catalogados e arquivados, requerendo um árduo trabalho do pesquisador de “prospecção arqueológica” para localização e estudo.

A pesquisa documental de espécimes textuais, iconográficos ou cartográficos foi realizada em diversos acervos de instituições do país e do exterior, conforme apresentado no quadro 6.

SIGLA	INSTITUIÇÃO	LOCAL	SETOR
AESP	Arquivo do Estado de São Paulo	São Paulo (SP)	- Documentação - Iconográfico
AHM	Arquivo Histórico Militar	Lisboa, Portugal	- Documentos do Brasil - Mapoteca
AHU	Arquivo Histórico Ultramarino	Lisboa, Portugal	- Cartografia
BC-PUCRS	Biblioteca Central Irmão José Otão	Porto Alegre (RS)	- Obras Raras
BMMA	Biblioteca Municipal Mário de Andrade	São Paulo (SP)	- Obras Raras Especiais - Setor de Referência - Mapoteca
BNF	Bibliothèque National de France	Paris, França	- François-Mitterrand Bibliothèque de Recherche - Richelieu - Cartes et Plans
BNP	Biblioteca Nacional de Portugal	Lisboa, Portugal	- Cartografia - Iconografia - Reservados - Fundo Geral
BPP-PUCRS	Biblioteca do Pró-Prata	Porto Alegre (RS)	-
CIBEC	Centro de Informação e Biblioteca em Educação	Brasília (DF)	- Obras Raras
DIEP	Direcção de Infra-Estruturas – Exército Português	Lisboa, Portugal	- Mapoteca
IANTT	Instituto dos Arquivos Nacionais - Torre do Tombo	Lisboa, Portugal	-
MP	Museu Paulista	São Paulo (SP)	- Documentação
UFR	Bibliothèque Universitaire de l'Université François-Rabelais.	Tours, França	- Histoire et Histoire de l'Art Lettres et Sciences Humaines - Maison de Sciences de l'Homme

Quadro 6 - Acervos pesquisados em instituições brasileiras e estrangeiras
Fonte: A autora (2008).

A pré-seleção dos documentos de interesse foi feita com base na consulta de fichários físicos e on-line³⁰ dos acervos de cada instituição, em catálogos publicados (AESP, 1997; 1999; ARRUDA, 2000; 2002; 2006; ABRANTES, 1997; AHM, 2001a; 2001b; BERWANGER *et al.*, 2001; COSTA, 1955; FRAZÃO; FILIPE, 1995; FARINHA *et al.*, 1999; FLORES; SERPA, 2000) e em coletâneas de documentos em versão magnética (CD-ROM) do “Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco”³¹: a) “Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1618 –

³⁰ Instituto dos Arquivos Nacionais – Torre do Tombo, “Projeto TT Online”, disponível em: <<http://ttonline.iannt.pt/index.htm>>. Biblioteca Nacional de Portugal, disponível em: <<http://www.porbase.org/pesquisa-porbase.html>>; e Bibliothèque National de France, disponível em: <http://catalogue.bnf.fr/jsp/recherche_simple_champ_unique.jsp?nouvelleRecherche=O&nouveaute=O&host=catalogue>.

³¹ O “Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco” é o resultado do resgate da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino em Lisboa referente ao Brasil, executado entre 1986 e

1823)” (PROJETO RESGATE...); b) “Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1644 – 1830)” (PROJETO RESGATE...); e c) “Documentos manuscritos avulsos da Capitania de Santa Catarina (1717-1827)” (PROJETO RESGATE...). Os documentos manuscritos desta coletânea referentes à Capitania do Rio Grande de São Pedro foram consultados em sua versão eletrônica³² disponibilizada pelo Centro de Memória Digital da Universidade de Brasília - UNB.

Os documentos cartográficos foram ainda pesquisados na base de dados *online*³³ do Projeto SIDCARTA³⁴ e em catálogos publicados (A NOVA LUSITÂNIA, 2000; ADONIAS, 1956; 1969; ADONIAS; FURRER, 1993; AHU, 1960; BN, 1883; GARCIA, 2002; IANTT, 1995; MAGALHÃES *et al.*, 1997; PINA, 1960; TAUNAY, 1922).

Os documentos selecionados foram reproduzidos em diversos suportes (fotografia digital, microfilme ou digitalização em *scanner*), conforme as possibilidades oferecidas e permitidas pelas instituições detentoras do acervo, gerando um grande acervo de cópias de documentos manuscritos, iconográficos e cartográficos, que serão posteriormente encaminhadas ao Museu Histórico Thiago de Castro, instituição de guarda do projeto.

Os documentos manuscritos reproduzidos foram transcritos em arquivo eletrônico *Word*, seguindo a metodologia de transcrição prevista nas “Normas técnicas para a transcrição e edição de documentos manuscritos”, publicadas em Berwanger e Leal (1995) e disponíveis em sítios na Internet³⁵. Estas normas fixam as diretrizes e convenções para a transcrição e edição de documentos manuscritos, objetivando unificar os critérios das edições paleográficas, possibilitando uma apresentação racional e uniforme.

O uso de abreviaturas nos documentos manuscritos é algo frequente e o desconhecimento das siglas e do sistema abreviativo dificulta bastante a

2004 pela Comissão de Eventos Históricos do Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) (ARRUDA, 2006).

³² Disponível em: <<http://www.cmd.unb.br/resgate/resultado-pesquisa.jsp>>.

³³ Disponível em: <<http://www.exercito.pt/bibliopac/bin/wxis.exe/bibliopac/?IsisScript=bin/bibliopac.xic&db=BASEDSE&lang=P&start=>>>

³⁴ O Projecto SIDCARTA (Sistema de Informação para Documentação Cartográfica: o Espólio da Engenharia Militar Portuguesa) foi um projeto que envolveu o Exército Português, o Instituto Geográfico do Exército e o Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa. Teve como objetivo o tratamento documental do espólio do Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, constituído por cerca de 12.000 documentos, e a sua divulgação na Internet, através de uma base de dados constituída pela pré-catalogação/catalogação dos documentos, pela sua imagem digital e por uma descrição sumária da biografia de alguns autores das plantas, cartas e outros documentos.

³⁵ Normas técnicas para transcrição e edição de documentos manuscritos. Disponível em: <<http://www.aab.org.br/normtec.htm>>. Acesso em: 18 fev. 2008; Normas de transcrição de fontes manuscritas ou impressas. Disponível em: <<http://www.diacronia.de/Normas.pdf>>. Acesso em 15 fev. 2008; e Normas técnicas para transcrição e edição de documentos manuscritos. Disponível em: <<http://www.portal.an.gov.br/Media/Transcreve.pdf>> Acesso em: 18 fev. 2008.

transcrição, tornando mais complexa a interpretação dos mesmos. A obra “Abreviaturas: manuscritos dos séculos XVI ao XIX” de Flechor (1990) e os artigos de Costa (s.d.) e Cobra (s.d.) foram ferramentas úteis para a transcrição e identificação das abreviaturas usadas nos documentos do século XVIII e XIX.

Para a identificação dos documentos foi usado o “Glossário das Espécies Documentais” (BELOTTO, 2000, p. 301-315) como instrumento terminológico das espécies e tipos documentais para a elaboração dos verbetes³⁶. Para cada documento, elaborou-se um verbete que apresenta e identifica o documento, arrolando a categoria documental, ou seja, a identificação da função do documento (carta, ofício, requerimento, contrato, decreto, etc.), o autor, o destinatário, as respectivas funções, cargos ou títulos, o assunto, a data tópica e a data cronológica.

Ao se tratar de representações cartográficas, faz-se necessário, inicialmente, definir o que é cartografia³⁷ e os seus diferentes produtos, tais como cartas, planos, mapas e outras formas de expressão cartográfica, elaboradas nos séculos XVIII, XIX e XX, recorte temporal adotado nesta pesquisa.

A cartografia dos séculos XVIII e XIX produziu vários tipos de representações, entre as quais, têm-se dentro do universo das representações analisadas, os seguintes tipos: cartas, mapas, plantas, planos, e outras variações, como carta esférica e geográfica e mapa corográfico. Muitos destes termos encontram-se atualmente em desuso ou foram substituídos por novos termos, decorrentes do uso da tecnologia na produção cartográfica.

As expressões “mapas”, “cartas” e “plantas” têm seu uso bastante confuso e indiscriminado, levando a crer, muitas vezes, que fossem sinônimos. Porém, há uma diferença entre estas expressões. Antigamente o termo “mapa” era usado para designar as representações terrestres, enquanto “carta” referia-se às representações marítimas.

Para a definição dos tipos de representações cartográficas, tomou-se como referência as definições propostas no “Dicionário Cartográfico” de Oliveira (1980), segundo o qual:

Carta: Representação dos aspectos naturais e artificiais da Terra, destinada a fins práticos da atividade humana, permitindo a avaliação precisa de distâncias, direções e a localização geográfica de pontos, áreas e detalhes;

³⁶ No caso da documentação manuscrita do acervo do Arquivo Histórico Ultramarino os verbetes já haviam sido elaborados, e neste caso, foram utilizados os próprios.

³⁷ Cartografia: “Vocábulo criado pelo historiador português Visconde de Santarém, em carta de 8 de dezembro de 1839, escrita em Paris e dirigida ao historiador brasileiro Adolfo Varnhagem. Antes da divulgação e consagração do termo, o vocábulo usado tradicionalmente era cosmografia” (Oliveira, 1980, p. 62).

representação plana, geralmente em media ou grande escala, de uma superfície da Terra, subdividida em folhas, de forma sistemática, obedecendo um plano nacional ou internacional. Nome tradicionalmente empregado na designação do documento cartográfico de âmbito naval. É empregado no Brasil, também como sinônimo de mapa em muitos casos (*ibid.*, p. 57).

Carta corográfica: Denominação obsoleta das cartas de 1:200.000 a 1:500.000 (*ibid.*, p. 58).

Mapa: Representação gráfica, em geral uma superfície plana e numa determinada escala, com a representação de acidentes físicos e culturais da superfície da Terra, ou de um planeta ou satélite (*ibid.*, p. 233).

Planta: Carta que representa uma área de extensão suficientemente restrita para que a sua curvatura não precise ser levada em consideração, que, em conseqüências, a escala possa ser considerada constante (*ibid.*, p. 308).

Segundo a concepção de Duarte (1994, p. 17),

Os mapas representam uma forma de saber, um produto dos povos, e não um mero resultado de uma difusão tecnológica a partir de um foco europeu. Cada cultura exprime sua particularidade cartográfica, enquanto que a Cartografia, aos poucos, vem se tornando uma linguagem visual muito mais universal do que antes se pensava.

Para a análise dos elementos formais (moldura, título, legenda, símbolos, etc..) nos mapas selecionados, consultaram-se os seguintes trabalhos: “Cartografia General” de Erwin Raisz (1969), “Dicionário Cartográfico” de Cêurio de Oliveira (1980) e “Fundamentos de Cartografia” de Paulo Araújo Duarte (1994).

Após a análise e/ou transcrição, no caso de manuscritos, os documentos textuais, cartográficos e iconográficos foram inseridos na “Base de dados Arqueologia do Caminho das Tropas – BD-ArqCT” em formulários específicos, conforme a sua natureza. Para cada espécime documental foi preenchido um formulário, gerando um registro único na base de dados. Cada tipo de formulário possui diversos itens que cumprem o papel de permitir a busca rápida das informações referentes a cada documento inserido, assim como elaborar consultas e cruzar informações.

2. 3. 5 Estruturação do Sistema de Gestão de Base de Dados Relacional: BD-ArqCT

O surgimento das bases de dados remonta aos anos de 1960, época em que se fez necessário a criação de sistemas de informação que organizassem e estocassem o volume crescente de informações. Comumente utiliza-se a abreviação BD para designar Base de Dados (do inglês *database* e no francês *base de données*).

O Sistema de Gestão da Base de Dados Relacional³⁸ do Projeto de Arqueologia do Caminho das Tropas foi denominado BD-ArqCT e desenvolvido usando o *software Microsoft Office Access 2003*. Este software permite o acesso a todos os usuários que trabalham com o *Microsoft Office* à base de dados e, por sua popularidade no Brasil, possibilita assim a um número maior de pessoas o acesso às informações da base de dados. Esta plataforma tem a vantagem de ser compatível com o *software ArcGIS*, empregado para o desenvolvimento do Sistema de Informação Geográfica.

A BD-ArqCT possibilita o cruzamento das informações documentais existentes por sítios arqueológicos, ou seja, relaciona os dados de diversas naturezas em cada sítio registrado, permitindo realizar consultas de diversas naturezas.

As fontes que alimentam a BD-ArqCT são de quatro naturezas:

a) Arqueológicas: elementos materiais existentes em superfície ou subsuperfície. A origem dos dados provém de levantamentos arqueológicos, sondagens ou escavações.

b) Históricas: menções ou descrições escritas (documentos manuscritos ou impressos) que atestam a existência ou qualificam o vestígio arqueológico. São disponíveis e acessíveis em Arquivos (Públicos, Históricos, etc.) ou transcritos em publicações bibliográficas. Podem ser qualificados como fontes primárias ou secundárias. Independente do tipo de fonte empregada convém criticar a sua origem, os objetivos, o conteúdo, a fim de estabelecer um grau de confiabilidade da informação.

c) Iconográficas e cartográficas: representações gráficas (desenhos, pinturas, vistas panorâmicas, plantas, mapas, fotografias, etc.). Ilustram aspectos materiais de uma edificação, de uma paisagem e até de um núcleo urbano. Nesta categoria podem ser inseridos também os planos arquitetônicos elaborados (fachadas, plantas baixas, etc.) e os registros espaciais arqueológicos (plantas de estruturas, perfis de vestígios, etc.).

d) Arquitetônicas: dados provenientes dos estudos arquiteturais de

³⁸ Um Sistema de Gestão de Base de Dados Relacional (SGBDR) não se trata meramente de um Banco de Dados, confusão frequente, mas de um sistema de estocagem, organização e pesquisa de informações temáticas. Comumente se utiliza sua abreviação BD para designar Base de Dados (do inglês *database* e no francês *base de données*). O entendimento sobre base de dados é geralmente associado à noção de rede de informações, de onde provém sua designação. E o sistema de informação é definido por toda a estrutura que reúne todos os meios para compartilhar os dados, cuja estrutura física poderia ser resumida em: a base de dados (*software* e o conteúdo), o servidor (*hardware*) e os utilizadores (aqueles que acessam a base).

estruturas em elevação (construção, materiais empregados, transformações, etc.).

A estrutura da BD-ArqCT está organizada em 11 formulários ou tabelas principais, conforme o tema ou assunto que contém (ver figura 4), a saber:

a) Sítios Arqueológicos Históricos: sintetiza os dados gerais dos sítios arqueológicos cadastrados na área de pesquisa, excetuando os referentes ao período pré-histórico;

b) Documentação Textual: apresenta os documentos, sejam manuscritos ou impressos, levantados nas instituições arquivísticas pesquisadas, bem como a transcrição dos mesmos, quando se tratam de manuscritos;

c) Cartografia: reúne as representações cartográficas analisadas relativas aos caminhos no Brasil meridional;

d) Iconografia: agrupa os registros iconográficos existentes sobre o tema;

e) Referências Bibliográficas: relaciona as obras bibliográficas que tratam do tema;

f) Cemitérios: sintetiza as características específicas para este tipo de sítio;

g) Sepulturas: apresenta todas as estruturas funerárias registradas em cada cemitério;

h) Indivíduos: relaciona todos os indivíduos sepultados identificados em cada sepultura ou cemitério;

i) Ornamentos funerários: apresenta todos os ornamentos registrados em cada sepultura ou cemitério;

j) Lápides Isoladas: agrupa as informações de lápides isoladas em cada cemitério;

l) Estruturas Físicas do Caminho: reúne os dados registrados no levantamento dos remanescentes físicos do Caminho das Tropas.

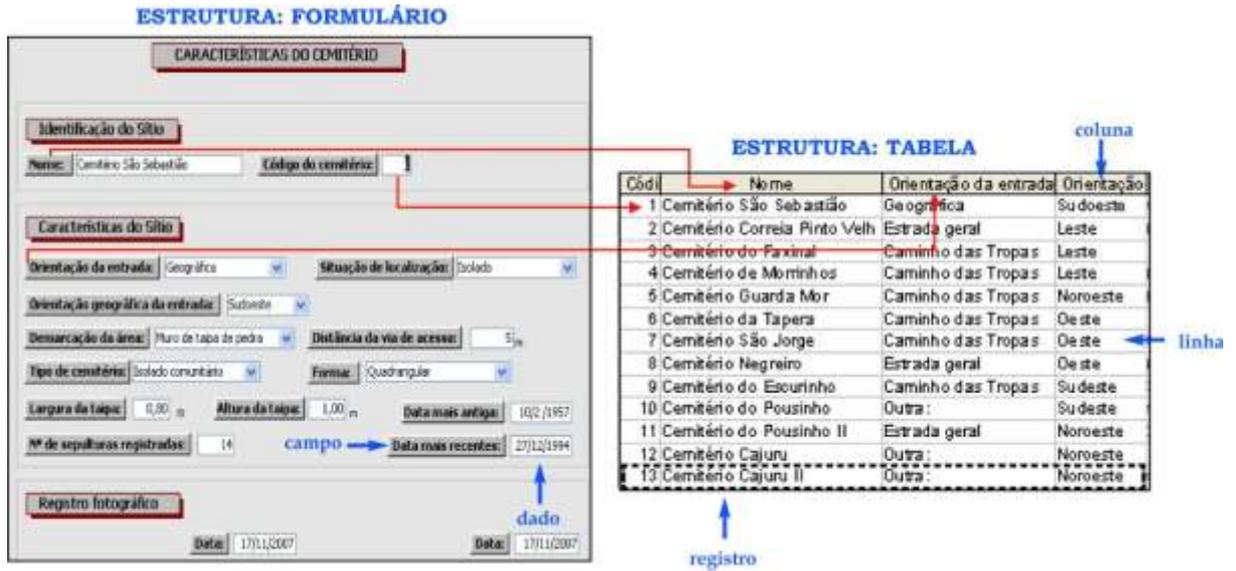


Figura 3 - Exemplo de estrutura em modo formulário e em modo tabela do registro de “Cemitério” da BD-ArqCT

Fonte: A autora (2008).

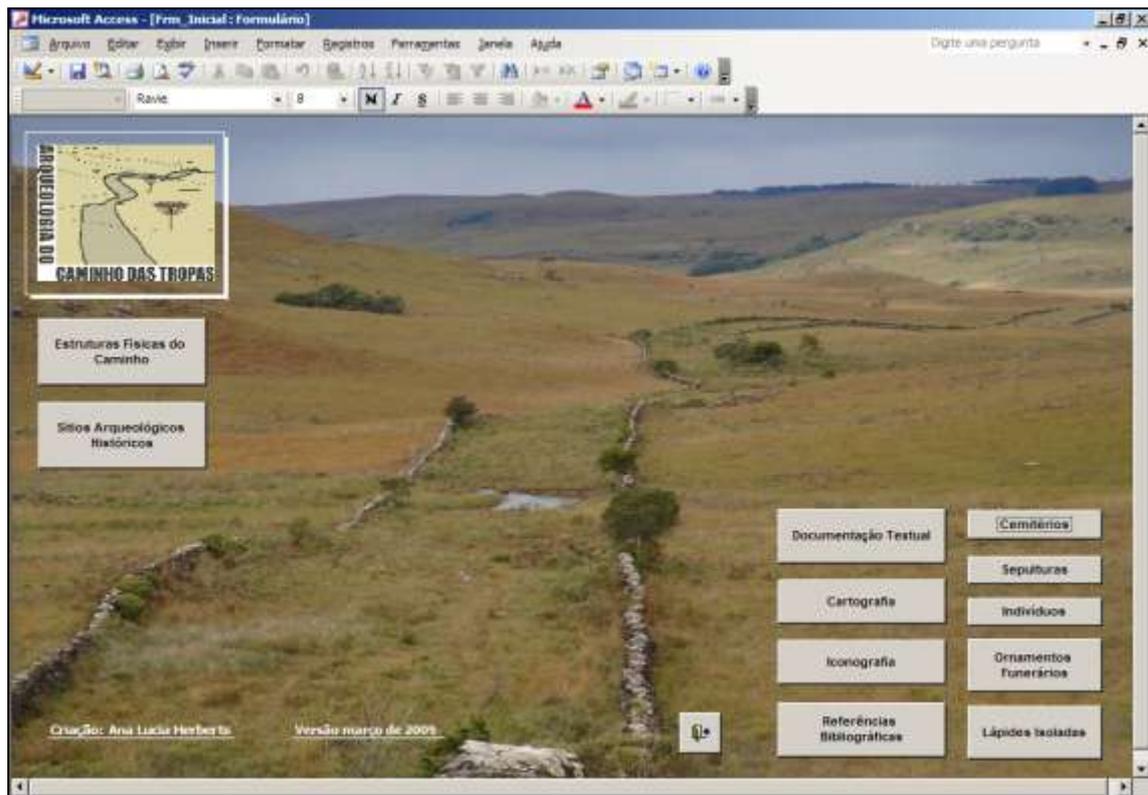


Figura 4 - Página inicial de abertura como atalho aos formulários/tabelas criados na BD-ArqCT composta por eixos temáticos

Fonte: A autora (2008).

Os relacionamentos estabelecidos entre as diversas tabelas da BD-ArqCT interligam os campos chaves, relacionando os assuntos entre si, conforme a figura 5.

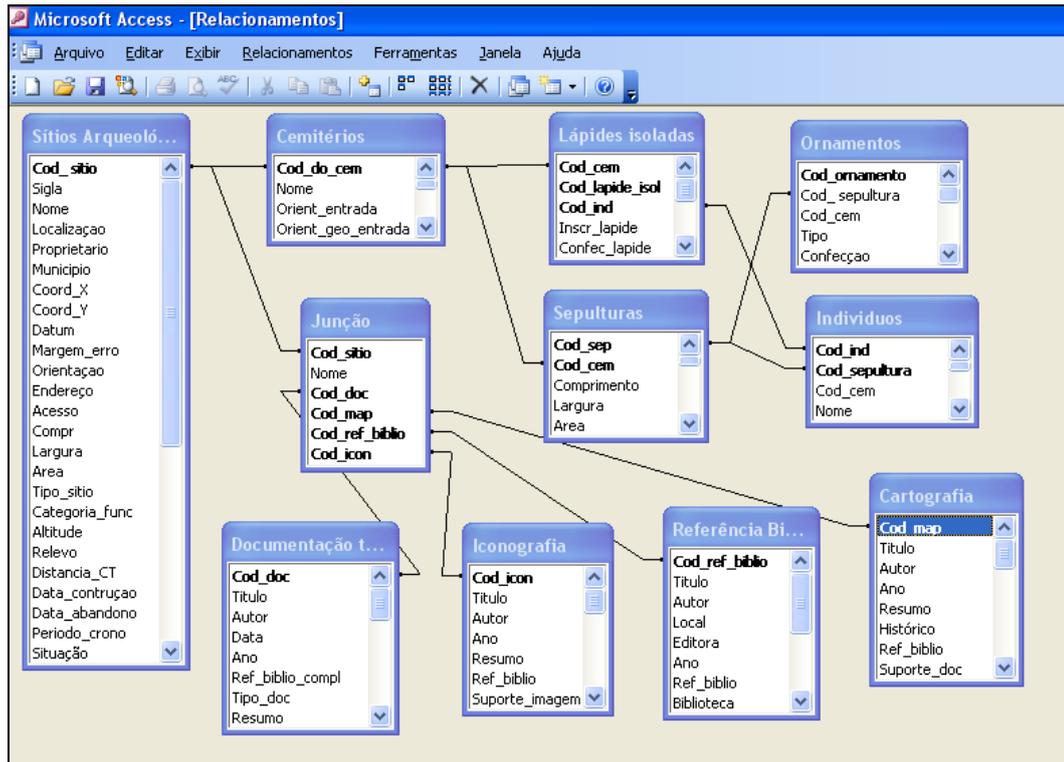


Figura 5 - Arquitetura dos relacionamentos entre as tabelas na BD-ArqCT, onde as chaves primárias aparecem em negrito e os relacionamentos identificados com conectores

Fonte: A autora (2008).

2. 3. 6 Desenvolvimento do Sistema de Informação Geográfica: SIG-ArqCT

Não há um único conceito que defina um Sistema de Informação Geográfica (SIG) ou GIS (do inglês *Geographic Information System* ou do francês *Système d'Information Géographique*). Isso se deve ao fato de um SIG ser utilizado por várias áreas científicas e com diferentes aplicações, como engenharia, gestão ambiental, planejamento urbano, transportes, agricultura, geologia, telecomunicações, entre outras.

Dessa forma, utiliza-se neste trabalho o conceito proposto por arqueólogos franceses, no qual:

Un système d'information géographique détend le lien de la cartographie et les bases de données sont susceptibles d'engendrer une meilleure évaluation de la documentation disponible et de favoriser la compabilité des informations. (GALINIÉ; RODIER, 2002).

O Sistema de Informação Geográfica do projeto de pesquisa “Arqueologia do Caminho das Tropas”, nomeado como SIG-ArqCT, tem como objetivo responder às questões de análise espacial dos sítios arqueológicos identificados na execução do

projeto.

O SIG-ArqCT foi desenvolvido para o referido projeto com o objetivo de organizar os elementos que compõem os fenômenos de ocupação histórica da região estudada sob o viés de uma via de circulação e suas relações espaciais. No entanto, sua estrutura física se apresenta de forma genérica e flexível, possibilitando a sua adaptação e aplicação a qualquer outro contexto arqueológico histórico de caminhos.

A abertura do Caminho das Tropas se insere no processo de ocupação e de colonização da região por Portugal. É em torno da via que as estruturas urbanas e rurais se estabelecem, que as estruturas produtivas se desenvolvem, que as relações humanas interagem. É um processo essencialmente linear.

Para o desenvolvimento do SIG-ARqCT, foi empregada a plataforma de programas *ArcGIS ArcInfo 9.2* (*ArcCatalog*, *ArcMap*, *ArcGlobe*, *ArcToolbox* e *ArcScene*) desenvolvido pela *Environmental Systems Research Institute* (ESRI).

As informações produzidas pela arqueologia são constituídas de dados de natureza espacial. O desenvolvimento nos últimos anos de aplicativos de informática tem facilitado o incremento nos estudos de análise espacial na arqueologia, proporcionando o acesso dos arqueólogos a ferramentas para a criação de SIG's aplicados aos contextos arqueológicos.

O uso de *software* para o desenvolvimento de um SIG não representa necessariamente um avanço tecnológico na arqueologia, mas um instrumento útil de pesquisa para a espacialização dos dados arqueológicos. Dessa forma, concorda-se com Rodier (2000):

[...] l'utilisation de nouveaux outils ne doit pas se borner à automatiser certaines tâches ou pire à n'utiliser qu'une infime partie des capacités des ces outils pour faire la même chose qu'auparavant à la main. La mise en place de nouvelles techniques doit au contraire être l'occasion d'une remise en cause des méthodes que l'on utilise pour les faire évoluer, les modifier, quitte à changer pfondément des étapes du travail (des habitudes) et surtout des modes de réflexion.

A utilização de SIG oferece acesso às ferramentas metodológicas de gestão e análise espacial dos dados arqueológicos, permitindo diversas ações num mesmo sistema, como, por exemplo, o cruzamento de dados tantos quantitativos como qualitativos e a espacialização de dados de diferentes naturezas e fontes. Conforme Rodier (2000) “[...] l’outil SIG permet de tester des hypothèses, d’affiner les résultats, de mettre en évidence des phénomènes importants ou marginaux. En aucun cas il ne se substitue au raisonnement ni ne remplace l’interprétation”.

Um SIG não se limita à utilização de programas de informática para a

elaboração de produtos cartográficos assistidos por computador (CAC)³⁹, mas se trata:

[...] d'inventorier ses composants (objets) selon leur niveau de définition, leur nature, les référentiels sémantiques, spatiaux ou temporels dont ils relèvent, ainsi que les relations qui font de ces composants un système dont il s'agit de saisir le comportement et la dynamique. (SAINT-GERAND, 2005, p. 266).

A estrutura do SIG foi organizada a partir da construção de um Modelo Conceitual de Dados (MCD)⁴⁰ através do método de modelização hipergráfica HBDS (*Hypergraph Based Data Structure*)⁴¹, seguindo as orientações de modelização de dados empregados pela geografia (PELLE, 2001; PIROT; SAINT-GERAND, 2005). A criação do Modelo Conceitual de Dados é uma etapa essencial que permite estabelecer a ligação entre a problemática da pesquisa e a elaboração do Sistema de Informação Geográfica.

Um modelo é uma imagem simplificada da realidade, onde o objetivo é claro: “comprendre le fonctionnement du monde réel à travers l'image qu'en donne l'espace” (SAINT-GERAND, 2005, p. 266). A ideia central é que toda a realidade complexa, ao ser representada graficamente, pode ser melhor compreendida e estudada, como por exemplo, um mapa de rodovias representando a rede de estradas existentes de diferentes grandezas (rodovia federal, estadual, municipal, secundária, rodovia pavimentada, não pavimentada, etc.).

³⁹ Cartografia Assistida por Computador (*Computer Aided Cartography – CAC*): “Processo em que a construção de um mapa tem suas etapas executadas por um computador, reduzindo a necessidade de intervenção humana” (TEIXEIRA; CRISTOFOLETTI, 1997, p. 65).

⁴⁰ O Modelo Conceitual de Dados (MCD) em resumo “est um schéma HBDS qui décrit les types d'éléments HBDS que l'on peut utiliser pour modéliser les données” (PELLE, 2001). O modelo é apresentado através de um esquema conceitual dos dados, formalizando, graficamente, as hiperclasses, as classes, os atributos e as associações que exprimem os fenômenos simples ou complexos que traduzem o mundo real estudado.

⁴¹ O método HBDS usa quatro elementos básicos na sua concepção: classe, objeto, atributo e associação na sua constituição. A classe é o conjunto de elementos chamados de objetos, idêntico ao conjunto de classe de feições no programa *ArcGIS*. As hiperclasses agrupam as classes semânticas que fazem parte de um mesmo tema. Os objetos de uma classe são caracterizados por atributos e podem ter relação com objetos da mesma classe e com de outras classes, chamado associação entre classes. O objeto é um elemento de uma classe, a classe de feição no *ArcGIS*. Os atributos têm a noção de especialização ou generalização, caracterizando o objeto. Cada elemento básico do modelo hipergráfico tem sua representação gráfica num esquema.

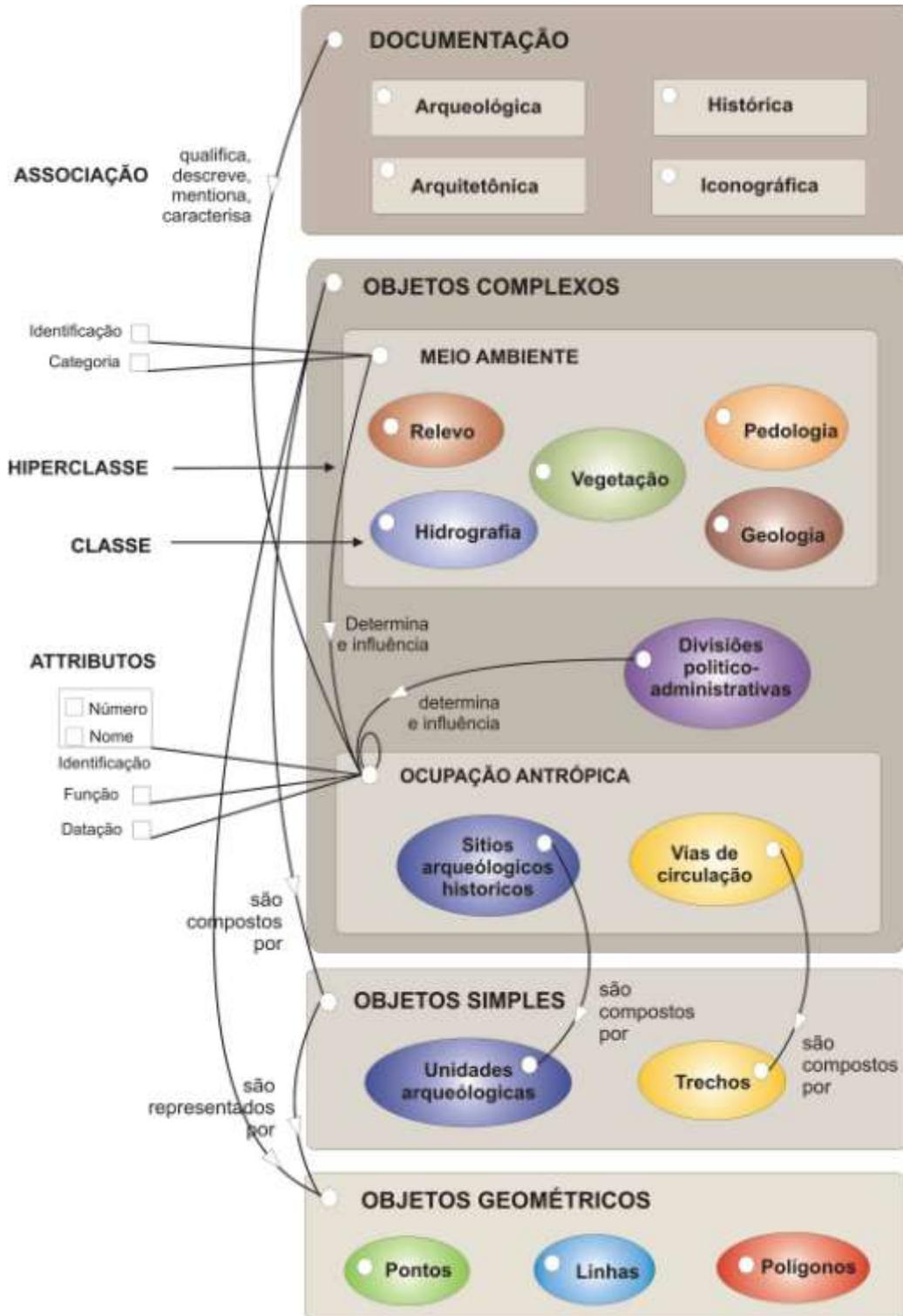


Figura 6 - Formalização do Modelo Conceitual dos Dados apresentando o esquema das hiperclasses, das classes, dos atributos e das associações segundo o método HBDS do SIG-ArqCT
 Fonte: A autora (2007).

A análise e trabalho no SIG-ArqCT é composta por múltiplas escalas, conforme o objetivo e está estruturada em três níveis, do macro ao micro:

- a) Regional: apresenta a área de pesquisa, ou seja, o trecho do Caminho das

Tropas situado na região da Coxilha Rica, em Lages, e os sítios arqueológicos históricos registrados, segundo diferentes critérios: categoria funcional, tipo de sítio, período cronológico, critérios ambientais (relevo, altitude, orientação), localização espacial em relação ao Caminho;

b) Intermediário: apresenta o detalhamento de um trecho da área, um fragmento do trecho do Caminho das Tropas de interesse do estudo espacial, como por exemplo, uma área de “praça” da estrada com ampliação lateral, podendo se trabalhar, por exemplo, com a hipótese de a distância entre as áreas estar relacionada a jornadas de viagem das tropas. Podem-se observar também os fenômenos de reocupação dessas áreas após o abandono da função de trânsito de animais, com a instalação de diferentes estruturas funcionais (habitações, escolas, armazéns, entre outros);

c) Local: apresenta a escala de estudo detalhada, na esfera de sítio arqueológico e das estruturas intrassítio, como as plantas baixas com as estruturas evidenciadas e as intervenções arqueológicas, caso tenham sido realizadas.

Uma etapa importante da constituição do geodatabase é a inserção dos dados que vão compor o sistema de informações. Para tanto, os dados disponíveis necessitaram, na maioria das vezes, de uma operação anterior: o tratamento das informações disponíveis, de modo que estas possam ser incorporadas a geodatabase, a saber:

a) Definição do sistema de coordenadas projetadas como referencial espacial nos mapas que não possuem sistema definido;

b) Conversão do sistema de projeção dos mapas de SAD69 para WGS84, usando a opção 14 (SAD_1969_To_WGS_1984_14) no *ArcGIS* como parâmetro correto conforme método proposto pelo IBGE ($DX = + 66,87 \text{ m} \pm 0,43 \text{ m}$ / $DY = - 4,37 \text{ m} \pm 0,44 \text{ m}$ / $DZ = + 38,52 \text{ m} \pm 0,40 \text{ m}$);

c) Conversão de arquivos CAD em *shapefile*;

d) Isolamento de informações específicas em *layers* temáticos (hidrografia, redes de transportes, topografia, etc.) de acordo com a representação gráfica (ponto, linha ou área);

e) Edição de linhas que compõem um mesmo elemento, através da ferramenta de junção, como por exemplo, diferentes fragmentos de linhas contínuas que unidas formam um curso de rio;

f) Inserção de anotação (nomes de rios, valores de curvas de níveis, etc.) em tabelas atributárias dos *layers*;

g) Aquisição e georreferenciamento de imagens de satélite do *Google Earth*.

Tipo de dado	Características dos dados
Raster - imagens digitais	Folha PQ29, Ortofotocarta, AHE Pai Querê, 2003, Escala 1:5.000 (CEPAQ)
	Folha PQ30, Ortofotocarta, AHE Pai Querê, 2003, Escala 1:5.000 (CEPAQ)
	Folha PQ31, Ortofotocarta, AHE Pai Querê, 2003, Escala 1:5.000 (CEPAQ)
	Folha SH.22-X-A-II, 1974, Escala 1:100.000 (São Sebastião do Arvoredo) (ME/DSG)
	Folha SH.22-X-A-I, 1973, Escala 1:100.000 (Coxilha Grande) (ME/DSG)
	Imagens do <i>Google Earth</i> , 2005-2008, escala variável
Vetorial - cartas topográficas vetorizadas	Folha SG-22-Z-C-V, 1973, Escala 1:100.000 (Lages) (ME/DSG)
	Folha PQ29, Levantamento aerofotogramétrico, AHE Pai Querê, 2003, Escala 1:5.000 (CEPAQ)
	Folha PQ30, Levantamento aerofotogramétrico, AHE Pai Querê, 2003, Escala 1:5.000 (CEPAQ)
	Folha PQ31, Levantamento aerofotogramétrico, AHE Pai Querê, 2003, Escala 1:5.000 (CEPAQ)
	Levantamento dos corredores de taipa – Caminho Viamão. Trecho Cajuru / Passo Santa Vitória – Lages / SC, 2003 (UNIPLAC)

Quadro 7 - Relação das fontes da base cartográfica empregada no SIG-ArqCT
Fonte: A autora (2008).

O sistema de referência espacial utilizado foi o sistema cartográfico plano. O *datum* horizontal foi o do sistema geocêntrico *World Geodetic System 1984* zona 22 sul (WGS-1984-UTM-ZONE 22 S), que é compatível com o “Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas” (SIRGAS2000⁴²), possibilitando fazer emprego direto da tecnologia do Sistema Global de Posicionamento (GPS - *Global Positioning System*).

Essas foram as estratégias metodológicas que nortearam a realização do presente estudo, seja na coleta de dados em campo, na análise da documentação histórica e no uso das ferramentas da Base de Dados e do SIG.

Os resultados obtidos nesta pesquisa com o emprego desses procedimentos na coleta, tratamento, organização e armazenamento dos dados serão apresentados nos próximos capítulos.

⁴² O SIRGAS é o novo sistema geodésico de referencia, que será o único sistema legalizado no Brasil até 2014.



Fonte: LLOYD

3 CANASTRA DE DOCUMENTOS: FRAGMENTOS DA HISTÓRIA DO CAMINHO DAS TROPAS A PARTIR DAS FONTES DOCUMENTAIS

3 CANASTRA⁴³ DE DOCUMENTOS: FRAGMENTOS DA HISTÓRIA DO CAMINHO DAS TROPAS A PARTIR DAS FONTES DOCUMENTAIS

Existem caminhos para quem quer caminhar.
Existem caminhos para qualquer lugar.
Caminhos escuros, perigosos, trilhas estranhas,
e estradas largas cruzando planícies tamanhas
Que nunca se sonhou poder atravessar.
Daniel Duende

As fontes documentais, sejam textuais manuscritas ou impressas (correspondências administrativas, relatos de viajantes, relatórios, portarias), cartográficas (cartas, plantas, mapas, roteiros) ou iconográficas (desenhos, pinturas, gravuras, imagens, fotografias) constituem-se numa importante fonte primária de pesquisa para a história do Caminho das Tropas. Todavia, representam fragmentos documentais sobre um dado aspecto num espaço e num tempo.

Os documentos são resultado de um contexto histórico, político e econômico da época em que foram produzidos. Portanto, nem sempre os documentos remanescentes refletem um período em sua íntegra, informando sobre todos os meandros de uma questão.

Além disso, cada fonte tem a suas particularidades que precisam ser consideradas na sua análise e interpretação, pois não são isentas de objetivos e interesses geopolíticos. Podem apresentar diferentes visões e pontos de vista do passado a partir de seu autor.

Todo tipo de corpo documental, se textual ou visual, possui seu próprio potencial informativo e suas especificidades de produção. Dessa forma, as iconografias e cartografias utilizadas não serviram somente para ilustrar o texto,

⁴³ Canastra: baú ou arca móvel, caixa rústica de madeira de formato retangular usada para transportar ou guardar objetos e documentos.

mas foram analisadas como fonte documental.

Neste capítulo, apresentam-se os documentos reunidos na pesquisa documental e as informações obtidas sobre diversos aspectos do Caminho das Tropas. Todavia, salienta-se que não se pretende narrar a história deste caminho dentro de um viés cronológico dos acontecimentos. Mas abordar questões importantes para a compreensão dos vestígios arqueológicos remanescentes deste caminho. Dessa forma, para melhor compreender e situar os documentos analisados, inicialmente busca-se situar o Caminho das Tropas dentro do contexto do Brasil Colonial fornecendo um panorama histórico.

3. 1 PANORAMA HISTÓRICO DO CAMINHO DAS TROPAS

O Caminho das Tropas, segundo a documentação manuscrita textual e as representações cartográficas analisadas referentes aos séculos XVIII e XIX, empregam os seguintes designativos⁴⁴ e variantes: Caminho do Sertão, Caminho de São Paulo para o Continente de Viamão, Caminho do Sertão do Rio Grande de São Pedro para a Capitania de São Paulo, Caminho que vai de Viamão até a Cidade de S. Paulo, *Caminho p^a Viaman*, *Caminho de S. P.^{lo}*, entre outros.

Atualmente, esta via antiga é conhecida popularmente como Caminho das Tropas, fazendo alusão ao seu uso principal, ou seja, para a condução das tropas de animais. Em função disso, ao longo desta pesquisa, esta foi a nomenclatura utilizada ao fazer referência ao caminho estudado.

A abertura dos primeiros caminhos no sul do Brasil remonta ao final do século XVII e início do século XVIII. O primeiro caminho utilizado para o comércio de animais foi o chamado Caminho da Praia, aberto no século XVII. Este seguia pela costa marítima, ligando a Colônia de Sacramento, no Uruguai, até Laguna e, deste porto, até as Capitanias do Rio de Janeiro e São Paulo por via marítima. Seguindo pelo litoral, o traçado era realizado cruzando o Chuí, o canal de Rio Grande e atravessando os rios Tramandaí, Mampituba, Araranguá e Tubarão.

Em outra versão do roteiro, o Caminho da Praia ia até São Francisco do Sul

⁴⁴ A documentação manuscrita e cartográfica analisada referente à época não apresenta o designativo “Estrada Real” para nomear este caminho. Para ver mais sobre a discussão do emprego do termo estrada real ver o trabalho de Santos (2001) e o subcapítulo 2. 3. 1 Definições iniciais: picadas, caminhos, estradas...

e, deste ponto, a tropa seguia para os campos de Curitiba pelo Caminho dos Ambrósios. De Curitiba a Sorocaba, continuava pelo caminho já existente desde pelo menos 1704, conhecido como Estrada de Sorocaba (JACOBUS, 1997, p. 14). Segundo Roderjan (1991, p. 8), o primeiro gado conduzido até São Paulo era proveniente dos currais dos Campos de Curitiba e o percurso desta viagem durou 20 dias.

A ligação por terra entre a fronteira sul do território português na América e a Capitania de São Paulo somente foi efetivada no final da década de 20 do século XVIII. Até então, a principal comunicação era realizada somente por rotas marítimas. Assim, dois novos traçados são abertos buscando acessar São Paulo pelo interior, seguindo pelo planalto meridional.

O primeiro traçado foi o Caminho dos Conventos, aberto em 1728, pelo Sargento-mor Francisco de Souza e Faria, que ligou o litoral aos campos de Cima da Serra, impulsionando as incursões exploratórias na região serrana de Santa Catarina que na época pertencia à Capitania de São Paulo. Pelo vale do rio Araranguá, o Caminho dos Conventos partia da Vila de Laguna e ultrapassava a Serra Geral, penetrava nos Campos de Cima da Serra e seguia em direção aos campos naturais que se abriam até a Vila de Curitiba, continuando no trecho já existente até a Vila de Sorocaba.

O referido caminho fazia a interligação entre o Caminho da Praia e a Estrada de Sorocaba, de Araranguá a Curitiba. Este segundo roteiro permitia a ligação entre São Paulo e a Colônia de Sacramento, estabelecendo assim “[...] uma comunicação militar mais segura e livre dos azares da navegação marítima de então.” (BARROSO, 1995, p. 37).

O Caminho dos Conventos, por suas dificuldades⁴⁵ e distância maiores, foi abandonado paulatinamente. Outro caminho, com novo traçado, facilitou a comunicação entre São Paulo e os campos de Viamão. Ao passo que a primeira via obrigava aos viajantes descer e subir a Serra Geral, a nova comunicação entre a Cidade de São Paulo e Viamão se fazia toda por Cima da Serra, facilitando muito a condução do gado para as feiras no sudeste brasileiro.

O Caminho das Tropas, traçado por Cristóvão Pereira de Abreu, em 1731, alterava o roteiro do litoral dos atuais Estados do Rio Grande do Sul e Santa

⁴⁵ Os tropeiros queixavam-se das “[...] dificuldades do litoral sulino, especialmente com os obstáculos da travessia dos rios Tramandaí, Mampituba e Araranguá, que provocavam perdas de animais com a ação turbulenta das suas águas na direção do mar.” (BARROSO, 1995, p. 37).

Catarina para o interior, atravessando os atuais Estados de Santa Catarina e Paraná pelo planalto.

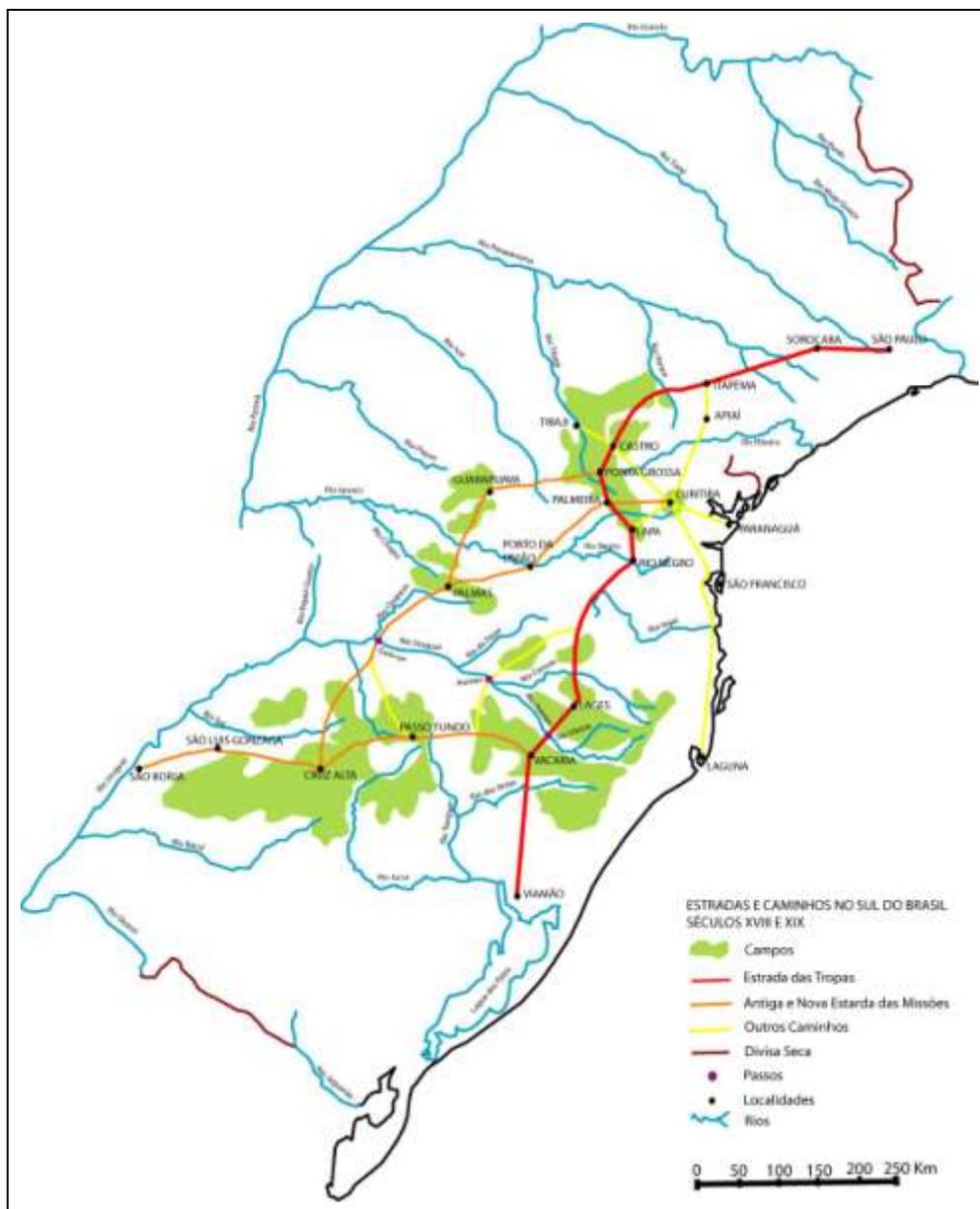


Figura 7 - Localização dos caminhos abertos no Brasil Meridional nos séculos XVIII e XIX
Fonte: Roderjan (1995, p. 27). Arte gráfica: Ana Lucia Herberts.

Os tropeiros vindos do sul, nas imediações de Palmares, passaram a enveredar para os Campos de Viamão. A partir deste ponto, o roteiro tomava o rumo na direção do rio Rolante, afluente do Sinos, para, em seguida, avançar aos Campos de Cima da Serra. E depois, atravessando o rio Pelotas, chegava aos Campos de Lages para, finalmente, atingir os Campos de Curitiba e chegar a Sorocaba (BARROSO, 1995, p. 37-8) (ver figura 7). O Caminho das Tropas tinha

aproximadamente 1.500 km de extensão entre o Registro de Viamão, no Rio Grande do Sul, e o Registro de Sorocaba, em São Paulo.

A abertura dos primeiros caminhos no Brasil meridional, além de estar relacionada com o estabelecimento de comunicação terrestre entre as capitanias, estava associada principalmente às necessidades da Coroa Portuguesa com a exploração dos recursos minerais.

No período de apogeu da extração de ouro e diamante na Capitania de Minas Gerais, principalmente entre os anos de 1737 e 1750, as atividades econômicas e a mão-de-obra disponível na região especializavam-se cada vez mais na atividade mineradora. Isso contribuiu para que se despertasse a necessidade de uma rede de comunicações terrestres com outras capitanias, as quais teriam, entre outras funções, a de garantir o abastecimento do mercado interno de mulas, gado e produtos agrícolas.

Inicialmente, era a região nordeste do Brasil Colônia a responsável pelo fornecimento de gado à região mineradora. Estes animais eram conduzidos por picadas ao longo do rio São Francisco. Mas, em razão do contrabando, a Coroa Portuguesa proibiu o tráfego por este rio, passando então o Rio Grande do Sul a abastecer o mercado interno de muar e gado vacum (OLIVEIRA *et al.*, 2002a).

As minas auríferas da Capitania de Minas Gerais situavam-se distantes do litoral e em topografia acidentada, o que exigia um sistema de transporte eficaz para o efetivo desenvolvimento da atividade mineradora. As tropas de mulas representavam, desta forma, um importante papel no Ciclo do Ouro, pois o muar era o meio de transporte mais apropriado para a realidade da região.

Por outro lado, o rebanho de muares era abundante na região sul, o que garantia o abastecimento das minas. Assim, “a necessidade de abastecer a região das minas permitiu o desenvolvimento do tropeirismo como atividade econômica para animais de carga” (FURTADO *apud* SARTORI, VARELA *et al.*, 2004). Isto propiciou a integração econômica e o intercâmbio cultural da região sul com o mercado interno do Brasil Colônia e Império.

O gado muar e vacum era recolhido nos campos da Capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul e seguia este caminho até as feiras de Sorocaba, na Capitania de São Paulo, onde era comercializado e redistribuído para outras Capitanias, principalmente para as áreas mineradoras que necessitavam não apenas de gado para o corte, mas principalmente de animais para o transporte. No início do ciclo do tropeirismo, o gado vacum não era a principal mercadoria, conforme Barroso (1995, p. 37) explica:

Esse era preado para consumo ao longo do caminho. Portanto, o tropeirismo do século XVIII teve na mula (animal de tração para transporte pesado em caminhos penosos), a mercadoria que os mineiros precisavam para animar a mineração, a principal economia da colônia portuguesa na América, especialmente ao longo da primeira metade dos anos de 1700.

Partindo deste contexto histórico introdutório dos caminhos meridionais, procurou-se analisar o Caminho das Tropas segundo as fontes históricas primárias. Buscou-se assim verificar quais informações a documentação disponível proporcionaria para o estudo deste caminho antigo ao longo dos séculos XVIII e XIX.

3. 2 OS PRIMÓRDIOS DO CAMINHO DAS TROPAS

Para efetivar o traçado do Caminho das Tropas, inicialmente foi aberta uma picada que, com o tempo, buscou os melhores pontos de travessia da região sul, alterando ou corrigindo o caminho. O percurso era determinado pelas condições do terreno para a marcha dos animais, dos locais de pastagem da tropa, além dos pontos de água e de pouso. Estas eram as condições indispensáveis para a condução de animais em um caminho.

Outra questão levada em consideração para o trânsito do caminho foi a instalação da infra-estrutura (pontilhões, canoas, etc.) e pontos de pouso certo. Em determinados locais, foi necessário desmatar trechos de vegetação para cruzar com a tropa; em outros, construírem canoas para atravessar rios caudalosos e assim por diante.

3. 2. 1 A abertura da picada e a viagem inaugural

O Coronel Cristóvão Pereira de Abreu iniciou o que seria a viagem inaugural pela rota aberta por Francisco de Souza e Faria, o Caminho dos Conventos. Não a encontrando perfeitamente aberta, corrigiu o traçado, retificando o caminho pelos Campos de Viamão (HAMEISTER, 2002, p. 4). A expedição organizada por ele partiu da Colônia de Sacramento em 1731, conduzindo uma tropa de 800 cavalgaduras com 60 pessoas e um prático, levando 13 meses para concluir a expedição, chegando no seu destino final, a Vila de Curitiba, e de lá seguiu a São Paulo pelo

caminho já existente. Esta viagem é relatada pelo próprio Cristóvão ao Padre Geógrafo da Companhia de Jesus, Diogo Soares, na “Notícia Prática”⁴⁶ (ABREU, 2002, p. 1-8).

Na “Notícia – 3ª Prática”⁴⁷ dada por Cristóvão Pereira de Abreu (1908, p. 255-259), este escreve informações detalhadas sobre o novo caminho aberto por ele, desde o sertão até a Vila de Curitiba.

Inicialmente, o autor relata que confeccionou um mapa⁴⁸ do caminho e remeteu ao Governador da Capitania de São Paulo, o Conde de Sarzedas, e que sem ele em mãos mencionaria as informações que recordara: “Melhor podera fazer esta diligencia, se me achara aqui com um mappa que fiz do dito caminho, e dei ao Exm. Sr. Conde de Sarzedas, Governador e capitão general que foi da Capitania de S. Paulo [...]” (ABREU, 1908, p. 255).

Entre as razões apontadas por Pereira de Abreu para a abertura do caminho, está a “[...] falta de gados, e principalmente de cavalgadas, se não tem desfrutado mais os grandes, e ricos thesouros, com que a providencia divina dotou e enriqueceu nesta America os vastos dominios que S. Magestade nella possui [...]” (*ibid.*). Este é o principal motivo para a abertura do caminho e que pela falta deste não estavam explorando os tesouros que a terra oferecia, referindo-se à extração de ouro, diamante e pedras preciosas.

Assim, o Governador da Capitania de São Paulo à época, Antonio da Silva Caldeira Pimentel, determinou “[...] mandar abrir o caminho para por elle se introduzirem destas campanhas naquella Capitania, e nas das Minas, gados e cavalgadas [...]” (*ibid.*), necessárias àquela Capitania como à de Minas Gerais, aumentando também os rendimentos da Fazenda Real.

Contudo, comenta que apesar das grandes vantagens da abertura deste caminho, havia moradores de algumas vilas que eram contrários a esta empreitada: “[...] forão sempre opostos varios moradores das ilhas de Santos, Parnaguá, e Coritiba, e da mesma sorte os da Villa da Laguna, e de Sta. Catharina [...]” (*ibid.*). Os moradores destas vilas estavam “[...] receosos de que com a abertura do novo caminho perderião as suas liberdades, o fazião impossiveis [...]” (*ibid.*). No caso de

⁴⁶ Documento copiado por Varnhagen nos Arquivos de Portugal e publicado na RIHGB em 1908. Acervo: Biblioteca Pública Eborenze – Cód. CV.

⁴⁷ A 1ª Notícia Prática fornecida por Francisco de Souza e Faria, resume a empreitada de abertura do caminho que durou mais de 3 anos. A 2ª Notícia Prática é dada por José Inácio, piloto da expedição de Souza e Faria, esta fornece informações mais técnicas, a toponímia, a identificação e a localização dos acidentes geográficos. (HAMESITER, 2002, p. 3-4).

⁴⁸ O referido mapa, seja representação cartográfica ou uma relação, é desconhecido.

Curitiba, o maior motivo era a possibilidade de perda de valor dos animais criados nos Campos daquela vila. Além disso, aventavam o argumento que, em se tratando de terras que faziam fronteira com as missões espanholas, estes poderiam querer invadi-las.

Apesar destas oposições, o General Antonio da Silva Caldeira deu resolução favorável à abertura do caminho, determinando:

[...] mandar penetrar o dito Certão, **princiando deste Rio Grande de S. Pedro, e a esta diligencia despachou ao Sargento-mór Francisco de Souza e Faria**, mandando-lhe assistir com todo o necessario por conta da Fazenda Real, e dando-lhe ordens amplas, para que as Camaras da todas as Villas, e Capitães-móres dellas lhe dessem toda a gente, e o mais que lhe pedisse. (ABREU, 1908, p. 256, grifo nosso).

A partir desta notícia, Cristóvão Pereira de Abreu partiu da Colônia do Sacramento com o objetivo de verificar o caminho:

[...] ver o estado em que se achava esta deligencia, e chegando á Villa da Laguna achei ao dito Francisco de Souza com alguma gente, mas quasi impossibilitado a dar a execução ao que se lhe ordenava, porque o Capitão-mór da dita Villa, ou pelos motivos já ditos, ou por contemplação dos moradores das Villas de Santos, Parnaguá, e Coritiba, com quem era aparentado, simuladamente lhe fazia impossivel, principalmente na gente, porque tanto se lhe alistava de dia como lhe fugia do noite; e vendo-o eu neste estado, cuidei em applicar-lhe o remedio, fazendo-o primeiro congraciar o dito Francisco de Souza, com o Capitão-mór a quem não fallava, e tive a fortuna de que elle se puzasse a caminho com boa ordem e a gente necessaria em Fevevero de 728. (*ibid.*).

Depois de ir para Laguna e intermediar a diligência de Francisco de Souza e Faria, que ali se encontrava impedido de continuar, retornou para Colônia de Sacramento “[...] cuidando em fazer uma tropa de cavallos, e bestas muares para metter pelo novo caminho, e na consolidação de que o acharia feito; parti daquella Praça com 800 cavalgaduras, e cheguei a este porto [Laguna] nos fins d’Outubro de 1731.” (*ibid.*).

Durante o percurso encontrou “[...] varias pessoas com um grande numero de animaes para entrarem ao dito caminho, e sem embargo de haver noticia certa, que os descobridores tinham sahido fora, nenhum se animava a isso [...]” (*ibid.*).

Além disso, corriam rumores da presença de indígenas nos Campos de Cima da Serra. Cristóvão Pereira averiguou então a informação: “[...] me resolvi a ir em pessoa examinar levando comigo só tres pessoas, confiado em trazer cartas do Provincial das Missões para o General de S. Paulo, e para quem commandasse o dito gentio, e chegasse acima da Serra me demorei dois dias, sem ver mais que campos e gados.” (*ibid.*).

Mesmo sem nada encontrar nesta diligência, deixou a tropa estacionada na

banda do Norte, e resolveu ir a Santos e São Paulo solicitar reforço de armas, ferramentas, munições e pessoas para a continuação da empreitada, recebendo a ordem para então fazer a entrada no novo caminho:

[...] seguindo os rumos dos primeiros descobridores entrei pelo Rio Araranguá com um Piloto, e sessenta e tantas pessoas, occupando muita parte della no beneficio do caminho, em que gastei dilatado tempo em até sahir a Serra, por serem mattos muitos espessos, morros, rios, corregos, e pantanos, em que precisamente se havião de fazer pontes e estivas. (*ibid.*)

Ao retomar a marcha, já tinha agregado à tropa original animais de particulares, que lhe haviam confiado a condução até São Paulo, pelo novo caminho. A expedição totalizava em torno de 3 mil cavalos e 130 pessoas.

Inicialmente, averiguou a picada aberta pelos primeiros descobridores, como denominava a picada aberta por Souza e Faria, constatando que o caminho “[...] a pouca mais distancia tornava a entrar em grandes asperezas, por se encontrar sempre a serra, e que precisamente dava uma grande volta pelo rumo que levava [...]” (*ibid.*). Determina então buscar alternativa de caminho seguindo mais pelos campos.

Como receava que esta empreitada demorasse muito tempo, “[...] tomei a providencia de levar comigo perto de 500 vacas que mandei colher naquelles campos, e nesta forma fui continuando a minha diligencia [...]” (*ibid.*). Entretanto, não deixa claro por onde a expedição passou. Foram 13 meses de marcha, encontrando em determinados pontos a picada dos novos descobridores.

Ao final da viagem, chegou a Curitiba deixando o caminho com uma série de infraestruturas e melhorias que o autor destaca: estivas, canoas para a travessia de rios e mais de 300 pontes. Calculava que a viagem que havia levado 13 meses para concluir, agora poderia ser realizada em um mês.

Comenta ter achado uma cruz dos Tapes e que nestes campos há um “[...] grande numero do dito gado em campos mui dilatados, que vão confinar com uma grande Serra [...]” (ABREU, 1908, p. 257), território este pertencente às missões jesuíticas. Tratava-se da Vacaria dos Pinhais nos Campos de Cima da Serra. Informa ainda que os jesuítas abriram um caminho que ligava este campos às missões. Este percurso seria conhecido como o Caminho das Missões.

Na continuação de sua notícia, descreve a região destacando os campos amplos, a bela vista, as águas cristalinas dos córregos que formam grandes rios, assim como a grande disponibilidade de madeiras e, principalmente, de pinhais. Elogia que estas terras “são tambem muito farta de todo o genero de caça, mel e pinhão, e mui ferteis para todo o genero de plantas, como eu experimentei nos

campos dos Coritibanos, onde tive alguma demora.” (*ibid.*, p. 258).

Além disso, têm excelentes campos para a criação de gado. Além da fartura propiciada pela região, se poderiam agregar ainda créditos à Fazenda Real, através da cobrança de imposto pela passagem dos animais, “[...] pois só as cavalgadas que entrarão em minha companhia entrarão para a mesma Fazenda mais de 10 mil cruzados [...]” (*ibid.*, p. 259).

Por fim, o autor destaca que o rei poderia ter grandes vantagens à Real Fazenda e a seus vassallos com a manutenção do caminho.

3. 2. 2 O estado da primeira picada e a retificação do caminho

Quando da viagem inaugural do caminho aberto inicialmente por Francisco de Souza e Faria, Cristóvão Pereira de Abreu comenta sobre as dificuldades e melhorias que realiza para chegar a Curitiba, ratificando o traçado do caminho. Segundo este, o estado da primeira picada aberta era precário.

Na carta redigida por ele ao Governador da Capitania de São Paulo, Antônio da Silva Pimentel, em 17/04/1733, que seria, provavelmente, anterior à Notícia Prática, o comerciante encontrava-se nos “Campos de Pinhais” e escreve prestando contas sobre a viagem que vinha fazendo. É interessante que esta carta complementa os dados informados na Notícia Prática anteriormente apresentada.

O autor justifica que tem se prolongado mais na viagem, pois o caminho encontra-se intransitável:

A minha Viagem se tem demorado porque **alem de gastar no Caminho da Serra mais de sincoenta dias com perto de quarenta pessoas, pondo-o na ultima prefeissão com atalhos, pontes, e estivas sahindo assim, mandando ver o que fizerão os primeiros abredores se achou entravel, porque alem de se hir meter em hum rincão que faz hua Grande Contra Serra donde torna a sahir para fora, sam tudo barrocadas e asperezas com hum Matto grosso mui delatado, e sem comodidade de pastos para as tropas por cuja cauza, me foi percizo buscar atalho cortando direito a ponta da Contra Serra, e o tenho conseguido com coatro dias de bom Caminho, sahindo aos Campos Gerais donde mandey tomar o Sol, e se achou a entrada delles em vinte e cete graus e sincoenta e oito minutos**, que corresponde a altura da Villa de Santa Catherina, porem as tropas se achão já mais adiante na dos Ratones ao norte da dita Villa com muita comodidade, asim de pastos como aguadas, Campos Limpos, muita cassa de toda a <forma>, Mel e Pinhão, donde subindo hum morro se está avistando a ponta da Contra Serra, e pouco mais adiante ficam os Ranchos que chamão dos Curitibanos, donde espero estar brevemente, e passado hum matto que me dizem estar mais para diante, concidero vencidas todas as deficuldades, e o Caminho mui breve, e com muita Conveniencia, sem mais embaraço que o que se pode temer dos Tapes, e Padres da Companhia Castelhanos. (AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, 1735, fl. 1 e 1 v.,

sublinhado pelo autor, grifo nosso)⁴⁹.

Neste trecho, o autor detalha os problemas enfrentados na subida da serra, tendo gasto em torno de 50 dias com 40 pessoas para colocar o caminho em condições de trânsito, construindo pontes e estivas, além de buscar atalhos. E que averiguando a picada dos primeiros abridores constatou que esta era impraticável, pois além de dar grande volta, seguia por matos fechados, serras e sem campos para a pastagem dos animais. Sendo assim, buscou um atalho, que contornava a ponta da Contra Serra e saía nos Campos Gerais a pouca distância dos ranchos de Curitibaanos.

Cristóvão Pereira de Abreu menciona ainda neste documento que realizou a viagem com uma tropa composta de 2.000 cabeças de cavalos, mulas e éguas, e aproximadamente 100 pessoas, mas que perdeu parte dos animais na subida da serra e outros morreram pelos rigores do tempo.

Na conclusão dessa carta, o autor deixa explícito que a primeira picada era intransitável e de que se não fosse os seus serviços, o caminho não poderia ser usado:

Hê bem notorio a todo este povo e aly a publicação em hua vós que a não entrar eu pello Caminho nunca se havia de Contenuar, porq alem do Temos dos tapes, o velho que tinham feito os primr.os alem de ser hua picada hera intratavel, e incapás de que por elle entracem 50 Cavalos juntos, e com tais vol tas e rodeos que tanto a dava hum dia para adiante como outro p.^a atras. (AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, 1735, fl. 2 e 2 v.)⁴⁹.

Em 1747, a Carta de Mercês concedida a Cristóvão Pereira de Abreu pelo Rei João V, foram mencionados os serviços prestados a Sua Majestade, destacando-se a abertura da picada do então chamado Caminho do Sertão, que ligaria a Capitania do Rio Grande do Sul à de São Paulo:

[...] sendo elle o q pela picada q det.^a m.do fazer facilitou, e pos cor.te o cam.º do Certão do Rio de S. P.º p.^a a Cap.nia de S. P.lo com 60 homens e hu Piloto pagos a sua custa, gastando nesta delig.^a 13 mezes, em q pasou gr.des calamid.es, e riscos de vida, seguindosse disso a utilid.º q a Faz.^a Real tem na obr.ca dos dir.tos q pagão os gados, e cavalr.^a q entrão na Cap.nia de S. P.lo p.lo d.º caminho [...] (IAN/TT, 1747, fl. 473, grifo nosso)⁵⁰.

Nesta carta, é mencionada a realização da picada, ou seja, um primeiro

⁴⁹ Documento manuscrito anexo: CARTA (cópia) de (Cristóvão Pereira de Abreu), para o (Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo), Antonio da Silva Caldeira Pimentel, [...]. Campos dos Pinhais, 17 de abril de 1733. Anexo 2a. AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, fl. 1, 1 v., 2 e 2 v.

⁵⁰ Documento manuscrito: CARTA DE MERCÊ do Rei D. João V concedendo a Christóvão Pereira de Abreu [...]. São Paulo, 28 de abril de 1747. IAN/TT, Fundo Registro Geral de Mercês: D. João V, livro 13, microfilme 2518, fl. 473.

traçado de abertura do caminho, sendo gastos nesta empreitada 13 meses. Sua equipe era composta de um piloto, provavelmente um prático e 60 homens. As despesas foram custeadas pelo próprio Cristóvão. A abertura dessa picada, segundo o documento, tinha como utilidade principal dar passagem de muitos animais para a região sudeste e, com essa passagem, muitas vantagens poderiam ser obtidas pela Coroa, pelo rendimento de receitas para a Fazenda Real, através da cobrança dos direitos dos animais que entravam para a Capitania de São Paulo vindas do sul por este caminho.

Constata-se pela documentação que a picada aberta por Francisco de Souza e Faria, a partir do rio Araranguá até os Campos de Curitiba, não estava transitável e era considerada muito dificultosa pela serra e também em função da falta de pastos no primeiro trecho que sobe da foz do rio e chega aos campos.

Dessa forma, uma retificação foi realizada por Cristóvão Pereira de Abreu, naquela que seria a primeira viagem inaugural do Caminho dos Conventos. A abertura do Caminho das tropas tinha interesses estritamente comerciais, tanto do próprio explorador quanto da Coroa Portuguesa. Abreu queria comercializar os animais que eram abundantes no sul, mas que eram escassos em São Paulo e Minas. Além disso, havia o interesse político de ter acesso por terra à Colônia de Sacramento e garantir a posse do território a sul.

3. 2. 3 Manter aberto ou fechar o caminho? A importância do caminho

Desde a abertura da picada inicial do Caminho das Tropas, a sua continuidade é discutida. Conforme Cristóvão Pereira de Abreu menciona na terceira “Notícia Prática”:

[...] se com a ocasião da guerra do Rio da Prata não fôra preciso vedar o dito caminho para não dividir assim a gente como os cavallos, de que se podia necessitar, e isto sem experimentarem já tanta mortandade nelles, como eu, e os que forão comigo experimentámos, assim por estar o dito caminho já perfeito, como por se povoarem os campos de viamão, e se descobrir nelles novo atalho á subida da serra, que é onde se experimentava a maior perda, sem que possa haver inconveniente algum que o embarece. (ABREU, 1908, p. 259).

A permanência do caminho aberto nos primeiros anos estava em risco, ou seja, ele foi aberto num período em que se buscavam várias alternativas para o abastecimento da região das Minas. O caminho para o sul era mais uma possibilidade e que poderia deixar de existir, dependendo das circunstâncias.

Assim, trava-se uma discussão entre as autoridades administrativas locais e

o Conselho Ultramarino em Portugal, procurando definir entre manter-se o caminho aberto ou fechá-lo. Dessa forma, a real importância do caminho estava em debate no período inicial.

Na consulta realizada pelo Provedor da Casa da Fundação e Quinto da Capitania de São Paulo, Bento de Castro Carneiro, ao Conselho Ultramarino, foi colocada em dúvida a manutenção do caminho, pela Provisão de 8/08/1733 e solicitado um parecer:

[...] se ordenou tão bem por Provizão de oito de Agosto do ano de mil setecentos e trinta e trez ao Governador da mesma Capitania de São Paulo informasse com seo parecer se seria conveniente conservarse a abertura do Caminho do Rio Grande de São Pedro para a Villa da Curitiba q mandara abrir seo antecessor Antonio da Sylva Caldeyra Pimentel, ou mandarse vedar o dito Caminho [...]. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, 1735, fl. 1 v.)⁵¹.

O interessante é buscar compreender em que contexto este questionamento é feito. Se o caminho seria tão importante, por que se faria esta pergunta, colocando em dúvida a manutenção do caminho?

Ao procurador da Coroa, nesta consulta, parecia que “[...] o caminho da Villa da Laguna para os campos de Sima da Serra, não convinha se contenuasse, nem se conduzissem gados dos Campos da Collonia, porq não acontecesse topar com o Gentio Tape, q era muito poderozo” [...] (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, 1735, fl. 2 v.)⁵¹. Assim, a preocupação maior era a possibilidade de ataque por parte dos índios, ou talvez invasão, a partir das Missões Jesuíticas, pelo caminho aberto, propiciando um acesso às vilas portuguesas.

O retorno a esta questão levantada foi dada em 7/02/1734 pelo Governador e Capitão-general da Capitania de São Paulo, o Conde de Sarzedas, António Luís de Tavora, respondendo que:

[...] parecia muy util conservarse o Caminho q seo antecessor mandara abrir do Rio de São Pedro para a Villa de Curitiba pelo rendimento q podia ter a Fazenda Real nas entradas das Cavalgadas, e das boyadas, e tão bem para fornecimento das Minaz q por se reconhecer este beneficio, rateficar a Christovão Perreira as ordens q o dito seo antecessor lhe havia dado para entrar por elle, achandose este ainda a Ilha de Santa Catharina, despoes de elle Governador tomar posse daquelle governo lhe ampliara as referidas ordens para q não encontrasse obstaculo algu e ainda não chegara a povuado, e entendia q não poderia tardar muito. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, 1735, fl. 1 v e 2)⁵¹.

⁵¹ Documento manuscrito: CONSULTA do Conselho Ultramarino, sobre uma carta do provedor da Casa da Fundação e Quinto, da Capitania de São Paulo, Bento de Castro (Crasto) Carneiro, [...]. Anexo: parecer, 4 cartas, certidão. Lisboa Ocidental, 5 de março de 1735. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7, 7 v., 8, 8 v. e 9.

A sua resposta favorável à conservação do caminho estava baseada no rendimento que resultaria para a Fazenda Real, ou seja, os ganhos futuros que se teriam para os cofres reais justificavam a sua continuidade.

Entretanto, o Procurador da Coroa respondeu que seria conveniente que se obtivessem mais informações sobre o que dizia Antonio da Sylva Caldeyra no seu parecer. Para o Conselho Ultramarino, esta questão não se achava ainda com instrução suficiente para ser deliberada. Sendo assim, solicitam em 5/03/1735 que se mande examinar melhor o caminho para que se pudesse conhecer melhor a sua situação, sugerindo o Conselho ao rei que este ordenasse que:

[...] hum dos Padrez Jezuitas Mathematicoz q se achão no Brazil passe a estaz terraz, e dellas tire hum Mappa exacto, e q em companhia do mesmo Padre va Martinho de Mendonça de Pina, o qual vendo estez papeiz, q se lhe devem remeter por copia, faça as averiguaçõeiz q elle julgar necessariaiz, e informe interpondo seo parecer, porq a gravidade desta materia faz precizo todo este exa me e indagação, pella utillidade, ou inconvenienteiz q della se podem seguir. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, 1735, fl. 3)⁵¹.

Sobre esta consulta recaiu uma Resolução de D. João V de 22/12/1735, determinando que um dos padres jesuítas faça a referida diligência.

A sequência desta questão é desconhecida, assim como a resolução do Conselho Ultramarino e os motivos favoráveis à permanência da abertura do caminho. Porém, sabe-se que o Caminho das Tropas entrou em uso, perdurando como principal via de ligação com a fronteira sul até meados do século XIX.

Contudo, houve uma segunda etapa de abertura do caminho a partir de outra carta anexa a este processo, do Ouvidor de Paranaguá, Antonio dos Santos Soares, datada de 8/11/1733:

[...] para os Campos de Sima da Serra, e dahi athe a Villa de Curitiba pello Certão aonde sahirão os abridores no anno de 1730; no prezente de 1733 se continuou o mesmo caminho fazendo segunda jornada em q. se conduzirão quantid.^e de Cavalgaduras tirados dos Campos da Collonia por varias pessoas particulares, e estas, e os primeyros abridores dão q. nos Campos de sima da Serra q. caminhão p.^a o Certão, e se alargão athe a Ilha de Santa Catherina e incostao com a Serra do Mar the quazi altura da Villa do Rio de S. Francisco, em todos os ditos Campos q. se chegarão a descobrir acharão immencid.^e de gado vacum e se aproveitarão de algum [...]. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, 1735, fl. 9)⁵¹.

Um documento⁵² de 1735 é apontado no seu verbete que pela introdução de gado e cavalos que entrarão pelo novo caminho, vindos dos campos do Rio Grande de São Pedro do Sul e Nova Colônia de Sacramento, o preço destes animais de

⁵² Este documento está com a tinta transpassada e trechos borrados, dificultando a transcrição.

Curitiba diminuiria, acarretando prejuízo. Entretanto, a pouca quantidade de animais existentes nos currais de Curitiba não abastecia a cidade de São Paulo. Sendo assim, seria conveniente a existência de um caminho que ligasse a Vila de Curitiba às terras do Sul⁵³.

A importância da abertura do caminho que ligaria o Rio Grande do Sul a São Paulo também foi mencionada em outro documento, o qual apresenta uma relação de vilas litorâneas existentes em 1726 e 1727, feita pelo Tenente Mestre de Campo, David Marques Pereira, relacionando, entre outros dados, as utilidades de cada vila. Para a Villa de “Rio Grande de Sam Pedro”, as utilidades listadas que a Fazenda Real poderia obter estavam relacionadas à abundância de gado vacum e cavalari:

O gado, e Cavaladuras, que poderão entrar p.^a toda a Capp.^{na} de Sam Paulo abrindosse o caminho p.^a os Campos de Curuytuva pella piccada que se acha feyta p.^a os ditos Campos, com que se utilizan â todas as Minas com tanta abundancia que havendo gente p.^a este exzercissio se poderão muy bem tirar Milhoiz, e Milhouz de gado p.^a estas Capp.^{nas}. (AHU_ACL_CU_023, cx. 1, doc. 70, 1726-1727, fl. 2)⁵⁴.

Portanto, observa-se a importância que representava abrir o caminho para ligar por terra a Capitania do Rio Grande à de São Paulo, pelos campos de Cima da Serra até Curitiba, onde já havia uma estrada até a cidade de São Paulo.

3. 2. 4 O ressarcimento das despesas e a cobrança de impostos

Os investimentos necessários à abertura do Caminho das Tropas foram realizados em parte com recursos particulares de Cristóvão Pereira de Abreu e seus sócios. O complemento veio do Governo da Capitania de São Paulo, que contribuiu principalmente com armas, munições e ferramentas.

Cristóvão menciona o fim da sociedade que tinha nesta empreitada e os prejuízos que tinha tido e os gastos realizados:

E Sargento Mayor de Santos se excluhyo da Sociad.^e que tinha Comigo com mil velhacarias, e faltandome a tudo, e fiquei eu sô nesta delig.^{ca} em que não posso ser bem Livrado porque sobre me emportarem os selarios e gasto athe hoje 15 p.^a 16 mil Mil Cruzados perdi trezentas Cabessas no subir da Serra,

⁵³ Documento manuscrito: CARTA do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), Antônio da Silva Caldeira Pimentel, para (D. João V), [...]. Lisboa Ocidental, 21 de janeiro de 1735. Anexo: 2 cartas. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1058, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7, 7 v. e 8.

⁵⁴ Documento manuscrito: RELAÇÃO de vilas litorâneas desde o Rio Grande de São Pedro até a praça de Santos, feita pelo tenente de mestres de campo, David Marques Pereira [...] [São Paulo]. [Post. 1727]. AHU_ACL_CU_023, cx. 1, doc. 70, 1726-1727, folhas 1 e 2.

e nos Campos dos Curitibanos. (AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, 1735, fl. 2 e 2 v., grifo nosso)⁵³.

No que se refere às despesas feitas, este sugere que então que lhe seja pago através da cobrança de um imposto sobre os animais no Registro de Curitiba:

Para as despezas que Sua Mag.^{de} por ora fizer, se pode por hum Imposto nas tropas de gados e cavalladas q pasarem, e de muita boa vontade de o pagarão os Vassalos ha venda ali hua duzia de Indios com Canoas suficientes para ajudar a pasage, e estes tambem podem plantar mantimentos. Dado este remedio, e o dos tapes, e P.^{es} da Comp.^a não teria duvida a dar a Sua Mag.^{de} sesenta mil Cruzados pello Caminho por 6 annos com condição de que nenhua pessoa sem authoridade minha possa me ter Cavalhada nem Mulada, e de se me darem livre os direitos do Registo da Curitiba deixando livre Gados eguas, a quem as quizer me ter, para estabelecimento de algumas Fazendas. (AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, 1735, fl. 2)⁵³.

Em uma consulta feita em 1733 ao Conselho Ultramarino, na qual Bento de Castro Carneiro, Provedor da Casa da Fundação e Quinto da Capitania de São Paulo, expôs que o ex-governador dessa Capitania, Antonio da Silva Caldeira Pimentel, fez despesas da Fazenda Real quando mandou abrir o caminho do Rio Grande de São Pedro do Sul para a Vila de Curitiba:

[...] expoem a V Mag.^{de} q o Governador q foi da mesma Capitania Antonio da Sylva Caldeyra Pimental quando mandara abrir o Caminho do Rio Grande de São Pedro para a Villa de Curitiba fizera alguma despeza da Fazenda Real de munições, e outroz aprestos necessarios para a dita factura, e como lhe ordenara fizesse naquella Provedoria dos quintos a cobrança dos direitos dos gados e cavalgaduras q pello dito caminho viessem, attendendo ao zello com q elle Provedor obrava em tudo o q era do Serviço de V Mag.^{de}, lhe era preciso dar conta a V Mag.^{de} para q lhe fizesse merce mandar declarar se daquelle rendimento se havia de mandar satisfazer â Fazenda Real o dito gasto, e se despoes de pago havia de remeter a V Mag.^e o q fosse rendendo com so quintos, ou se se havia de incorporar a mesma Fazenda Real. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, 1735, fl. 1)⁵¹.

A resposta para esta consulta foi a segunda opção, na qual o valores recolhidos pelos direitos deveriam ser incorporados a Real Fazenda:

E dandos vista ao Procurador <da> Fazenda respondeo q quanto a satisfação dos gastos se fizesse justiça, e satisfeitos entendia q a importancia daquelles direitos se devião, emquanto não houvesse ordem em contrario, incorporar em a Real Fazenda de V Mag.^{de}. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, 1735, fl. 1 e 1 v.)⁵¹.

A Carta de Mercês enviada pelo Rei João V em 1747 a Cristóvão Pereira de Abreu, concede benefícios pelos serviços prestados a Sua Majestade:

Ha S Mg.^e por bem por resolução de 18 do prez.^{te} mes, e an.^o em consulta do cons.^o ultr.^o fazerlhe m.^e, alem de outras, em satisfação de todos os seus serv.^{os} q tem feito até o prez.^{te} de lhe conceder por tempo de doze an.^s a meatade dos dir.^{tos} q pagam por entrada em S. P.^{lo} os gados, a Cavalgaduras,

q vão do Ryo gr.^{de} de S. P.^o aq.^{1a} Cap.^{nia}, os quais dir.^{tos} não são estabelecidas no Rio grande por sahida, porq estes são diferentes, e pertencem ao m.^o Rio grande de q lhe foy pacado Provizão. (IAN/TT, 1747, fl. 473)⁵⁰.

Como recompensa pelos serviços prestados, Cristóvão Pereira de Abreu teve direito sobre a metade dos impostos cobrados sobre estes animais durante 12 anos. Portanto, os custos empreendidos com a abertura do caminho eram ressarcidos a longo prazo através da cobrança de impostos.

A Coroa Portuguesa, por sua vez, lucraria duplamente, pois teria os animais necessários para o desenvolvimento da mineração, além de recolher impostos com a entrada dos animais, recebendo metade do arrecadado.

3. 3 ITINERÁRIOS, ROTEIROS E MAPAS: A DESCRIÇÃO DO TRAÇADO E DA REGIÃO

Ao longo do século XVIII, o Caminho das Tropas passou por correções do seu traçado, buscando-se as melhores alternativas para percorrer as grandes distâncias de percursos. Na documentação analisada, foram encontradas descrições do seu itinerário, distâncias de percursos e até roteiros escritos, mapas elaborados com informações sobre o caminho e orientações aos viajantes.

Neste subcapítulo, serão apresentadas as informações pertinentes ao ato de viajar ao longo do Caminho das Tropas e os subsídios fornecidos pela cartografia dos séculos XVIII e XIX.

3. 3. 1 Itinerários e roteiros

Há pelo menos três itinerários ou roteiros conhecidos da época: o “Roteiro de 1745”, o denominado “Itinerário da cidade de São Paulo para o Continente do Viamão”, ambos de autores desconhecidos, e outro intitulado “Tranzitos por honde Marchou a Infantaria de Voluntarios Reaes desta Cidade de São Paulo para o Exercito do Sul” de 1775. Estes documentos serão apresentados procurando abordar aspectos do itinerário e dos locais mencionados referentes à região da pesquisa.

O “Roteiro que se fez do Caminho do Certão, que principia na Patrulha aonde se acha o Curral da Contage, pegado ao Rio do Sino, p^a entrar a subir a Serra, e

seguir p^a Curitiba, e São Paulo, anno de 1745”⁵⁵, mais conhecido como o “Roteiro de 1745”, de autor anônimo, foi publicado parcialmente por Véra Lucia Maciel Barroso (1995, p. 40-44) e analisado na porção correspondente ao noroeste gaúcho por Ruy Ruben Rushel (1995, p. 108-120).

A narração da viagem, segundo este roteiro, inicia no dia 28 de fevereiro de 1745 e finda em 1º de fevereiro no ano seguinte. O trecho de interesse à área de pesquisa, entre os rios Pelotas e Canoas, foi percorrido entre fins de junho e início de julho:

20 [junho]. Fomos a passar o Rio do Inferno, nome próprio: aquelas decidas de três quartos de légua que rolando alguns cavalos, se fizeram em pedaços, e olhando de cima ao Rio senão conhece o que vai passando; **o Rio em si é muito largo, de cachoeiras, no seu natural se passa de cavalo sem perigo: a subida da parte de lá é muito perigosa por um alfaque que se despenha de uma**, e de outra parte na largura de duas braças correndo sempre para oes’noroeste: **andamos léguas e meia nestas subidas, e descidas**. E por ser estes barrancos do Inferno tão perigosos como em todo o sentido podemos considerar, **fiz eu mesmo a diligência com a minha gente ver se descobríamos Rio abaixo algum passo para nos livrarmos deste perigo, e não podemos ver em 7 dias coisa capaz, e apenas outros comboeiros que se viram precipitados com grande perda, buscaram o Rio do Inferno Pequeno até sua barra na distância de uma boa légua, aonde passaram as suas tropas, não é muito alto, mas de muita pedra: O rio cheio nenhum cachorro o pode vencer, terá 100 braças de largo da parte de lá, e um paredão de pedras cercando todo o Rio com 4 para 5 braças, na saída por onde os cavalos saem sem perigo, mas quase todos mancos das pedras**, e o que escapa deste passo vai parar ao Uruguai: **Logo se sobe para o campo das Lages distantes uma (?) no Alto correndo a noroeste** paramos.

Julho

1º. Saímos de pé deste morro caminhando aoes’noroeste até a **Bocaina das Lages, campos mais direitos, alguma faxina, há vários arroinhos pequenos, aqui paramos a descansar, para entrar aos matos andamos 5 léguas**, todos estes arroios vão descer Rio das Caveiras abaixo, que vai fazer barra ao Uruguai.

AGOSTO FALHAMOS ATÉ 17 DE SETEMBRO. (BARROSO, 1995, p. 40-44, grifo nosso).

Neste roteiro, há um grande destaque dado à travessia do rio do Inferno, atual rio Pelotas, fazendo jus ao seu nome antigo. Atualmente, ainda se constitui em uma aventura realizada por poucos. O autor enfatiza que estando o rio em suas condições normais a travessia era feita a cavalo, sem explicitar se montados ou a nado. Contudo, o mais perigoso representa a descida e a subida das margens deste rio, sendo necessária 1½ légua de marcha. Descreve também que este curso de água é largo e cheio de corredeiras.

Buscaram então um passo melhor como alternativa de travessia devido às dificuldades dos barrancos, seguindo rio abaixo por sete dias e percorrendo a

⁵⁵ Documento pertencente ao acervo da Biblioteca Municipal Mario de Andrade, n.º. 50.

distância de uma légua. Pelo que se depreende do texto, não se encontra outro passo, apenas outros “camboeiros”. Realizaram a passagem, ao que parece, próximo à foz do rio do Inferno Pequeno, não tendo nível de água muito alto, mas repleto de rochas, dificultando a saída dos animais de água. Sua largura é estimada em 100 braças⁵⁶, o que equivaleria atualmente a aproximadamente 220 m. Descreve que o rio, na margem catarinense, é cercado por paredões rochosos com 4 a 5 braças de extensão, em torno de 8 a 11 m.

Após vencerem as dificuldades da subida, os sertanistas, chegaram em áreas de campos, no lugar chamado de Bocaina das Lages, com grande número de córregos afluentes do rio Caveiras, onde pararam e descansaram. Depois de descansarem, seguiram viagem marchando 5 léguas, entrando em área de mata em 1º de julho.

Jacobus (2000, p. 72-76), que teve acesso à íntegra desse documento, elaborou um quadro comparativo listando as localidades e as características citadas nos três roteiros e no mapa. No que se refere ao Roteiro de 1745, lista a passagem entre o trecho dos rios Pelotas e Canoas pelos seguintes locais e situações de pouso: pouso do defunto Xavier; arroio do morro alto, pouso no campo; bocaina das Lages, pouso no campo; Ventura da Silveira (campo e arroio), pousaram; Rio das Caveiras; alto e estreitura dos Tributivos, pouso no campo; Arroio do Campo, pouso no campo; Arroio das Pombas; Arroio dos Porcos; e Rio das Canoas, pouso no campo.

Nesta relação, percebe-se a toponímia dos cursos de água e da topografia, a referência a poucos moradores e os pousos realizados, listando pelo menos seis paradas desta natureza, sendo quatro mencionados em campo aberto, ou seja, ao relento sem qualquer tipo de abrigo. A menção ao pouso no Ventura da Silveira, poderia sugerir tratar-se de um rancho ou de um pouso certo com alguma infraestrutura, assim como o pouso do defunto Xavier.

O “Itinerario da Cidade de S. Paulo p.^a o Contin.^{te} de Viamão feito por hum Pratico”⁵⁷, de autor desconhecido, acompanha outro documento⁵⁸ datado de 1773,

⁵⁶ Braça: “Antiga unidade de comprimento equivalente a 2,2 metros; unidade de comprimento do sistema inglês, equivalente a 1,8 metros” (OLIVEIRA, 1980, p. 44).

⁵⁷ Publicado também na Revista do IHGSP (MATOS, 1979, p. 154-158), com cópia do documento no acervo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, lata 92, doc. 8. Versão transcrita por Nello Migliorini.

⁵⁸ Documento manuscrito: NOTAS feitas pelo Gov.or e Cap.m Gen.al de S. Paulo Dom Luiz Ant.o de Souza a resposta que deo o Brigadeiro Joze Custódio de Sá e Faria sobre os quatro pontos principais extrahidos das Reaes Ordens de Sua Magestade. São Paulo, 15 de abril de 1773. AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5112, folha 1.

no qual se encontra a seguinte explicação para o itinerário no anexo: “E para mayor clareza, e confirmação do sistema ideado do mesmo General, e conn hum itinerario do Caminho de São Paulo té Viamão” (AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5112, 1773, fl. 1)⁵⁸. Ao final do documento leva a anotação “esta conforme” e a assinatura de D. Luis Antonio de Souza.

Este itinerário trata da rota utilizada pelos tropeiros para a condução de gado do sul do país para São Paulo, que viria a ser conhecida como o Caminho das Tropas. Contudo, o itinerário é apresentado em seu sentido pouco usual para os tropeiros, ou seja, do norte para o sul, de São Paulo para Viamão. Portanto, acredita-se que este itinerário serviria para guiar tropas militares que marchavam para o sul, pois correspondências da época tratam do socorro ao Continente do Sul.

Este documento é composto de um rol de locais a partir de São Paulo e até Viamão, detalhes da distância percorrida entre cada trecho e a situação de trânsito e/ou as condições de alojamento encontradas ao longo do percurso. Há uma grande quantidade de toponímias referenciadas ao longo do itinerário, “[...] demonstrativas igualmente de caminho já suficientemente balisado, em que os pormenores mais insignificativos (para nós, mas não para os viajantes) se sucedem com extraordinária freqüência.” (MATOS, 1979, p. 152).

O manuscrito original não está datado, mas que segundo Matos (*ibid.*) “[...] há de datar dos fins do século XVIII ou talvez já do início do século XIX.” Entretanto, sugere-se que o mesmo é mais antigo que o proposto por Matos. Acredita-se que o itinerário seja anterior ao referido documento no qual está anexo, ou seja, anterior a 1773.

Supõe-se que o mesmo também seja anterior a pelo menos 1766, pois ao passar pela região dos Campos de Lages não há qualquer referência à povoação ou à Vila de Lages, ou a moradores, onde teriam pouso. Somente menciona existirem taperas antigas nos tributos e a tapera⁵⁹ do defunto Carvalho, além de fazendas de gado, sem dar maiores informações.

Esta vila não passaria despercebida sem ser mencionada no itinerário, pois representava um local com moradores, com possibilidades de fazer um pouso adequado e abastecer-se de gêneros para a viagem. Isto, comparando-se a outros locais descritos, como por exemplo, os Campos de Cima da Serra, onde é mencionada a existência da Fazenda Menino Diabo, onde “terá algu comodo”.

Outro dado que fornece uma baliza temporal do documento são os registros

⁵⁹ Tapera possui a conotação de habitação em ruína pelo abandono.

de Santa Vitória e São Jorge, fundados no último quartel do século XVIII e que não são referidos neste documento. Somente há a menção do Registro de Curitiba e da Guarda de Viamão, ambos datados da primeira metade do século XVIII. Desta forma, este documento poderia ser cronologicamente situado em meados do século XVIII.

O “Itinerário da Cidade de S. Paulo para o Continente de Viamão” descreve um percurso de 311 léguas de viagem, sendo apresentado no quadro 8 o trecho referente à área entre o rios Canoas e Pelotas:

Descrição	Léguas	Pouso
Acabaráo se os matos grd. ^{es} .		
E dahy por diante tudo são Camprestres, e ristingas athe chégar aos Campos dos Curitibanos, e não há pouzo certo; dormece no campo onde sucede, serão quatro dias de viagem pouco mais ou menos	24	
Daqui se passa ate o R.º das Canoas, e tambem não há pouzo certo; nem comodo, tudo deve hir de Curitiba q’ serão dous dias de viagem O d.º R.º das Canoas he Grd.º passase em Canoas, e succede achare-se no Porto, porq m. ^{tas} vezes a leva o R.º e estas costumão ser pouco sufici. ^{tes} , e não passa mais q humá so limita de carga de cada vez.	12	
Daqui se passa ao Ribeirão, e aos Campos das Pombas, q serão	4	
Daqui se vai aos Tributos, Taperas antigas, e têra	5	
Daqui se vay ao Rio das Caveiras, ultimo Rio da Capit. ^a de Sam Paulo, este Rio dá vão em muitas partes	6	
Daqui se vai a Tapera do defunto Carvalho, q hê o lemite desta Capitania nos Campos das Lages, q terão Achão-se p. ^r aqui m. ^{tas} fazd. ^{as} de gado.	5	
Vem	234	
Daqui se vay ao R. das Pelotinhas Este rio dá vão	5	
Daqui se vai ao Carahá	6	Não há comodo
Daqui ce vai ao R.º das Pelotas Este Rio hê m. ^{to} grd.º, tem as marge’s, innaccessiveis, e so tem hum pequeno desfiladeiro, onde com pouca gente se pode fazer a mayor defensa	5	

Quadro 8 - Fragmento do “Itinerário da Cidade de S. Paulo para o Continente de Viamão”
Fonte: AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5112, fl. fl. 7 e 7 v.⁶⁰

Este itinerário fornece interessantes dados para a área desta pesquisa, situada entre os rios Pelotas e Canoas. A partir do Espigão⁶¹, na qual se acabavam os matos, na área conhecida como os Campos de Curitibanos “tudo são campestres e restingas”. Destes campos até a travessia do rio Canoas não havia pouso certo e nem cômodo, sendo necessários dois dias de viagem e 12 léguas de distância (aproximadamente 66,6 km).

⁶⁰ Documento manuscrito: ITINERÁRIO da cidade de São Paulo, para o continente de Viamão, feito por um prático. (s.l./ n.d). AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5112, folhas 5, 5 v., 6, 6 v, 7, 7 v. e 8.

⁶¹ Espigão: “Denominação geral dos altos ou dorsos das serras, constituindo penhascos de arestas vivas, ao longo dos mesmos” (OLIVEIRA, 1980, p. 137).

É interessante a observação feita de que tudo deveria vir de Curitiba, ou seja, não havia moradores para abastecer os viajantes com gêneros alimentícios e outras necessidades. Assim, o autor do itinerário aconselhava aos viajantes estarem prevenidos, se abastecendo em Curitiba, antes de prosseguirem a viagem.

Para a travessia do rio Canoas, utilizavam-se as canoas existentes nas suas margens. Entretanto, nos períodos de cheia, as canoas eram levadas pela correnteza do rio. Além disso, as embarcações costumavam ser insuficientes e suportando cargas limitadas, sendo necessárias, portanto, várias viagens para a travessia completa.

Seguindo o itinerário a partir do rio Canoas, cruzando o Ribeirão e os chamados “Campos das Pombas”, perfazem-se 4 léguas de viagem (aproximadamente 22 km), e destes à região dos Tributos, referência provável ao atual Morro dos Tributos, passando pelas antigas taperas, totalizando mais 5 léguas (cerca de 27 km).

A viagem continuava atravessando o rio dos Cavalheiros que, pela sequência lógica, seria o atual rio das Caveiras. Este dava vau em muitos pontos, ou seja, era um lugar pouco fundo para a travessia do rio, permitindo a passagem a pé ou a cavalo. Este rio é indicado como sendo o último curso de água da Capitania de São Paulo, somando mais 6 léguas (perto de 33 km). Deste ponto, seguia-se até a Tapera do Defunto Carvalho, mais 5 léguas, sendo este indicado como o limite da Capitania de São Paulo nos Campos de Lages. Nestes campos, é observada a existência de muitas fazendas de gado, sem, contudo, mencionar o nome de nenhuma delas.

Na sequência, percorre-se até o rio das Pelotinhas, atual rio Pelotinhas, que também propicia a passagem a vau, acrescentando mais 5 léguas, seguindo depois pelo Carahá, que poderia ser o Arroio Cará, com mais 6 léguas. Neste ponto, é mencionado que não havia cômodo, ou seja, local propício para pouso. E por último, no que se refere ao trecho de pesquisa, chegava-se ao rio das Pelotas, atual rio Pelotas, marchando mais 5 léguas. As observações anotadas para esta travessia fazem referência às margens inacessíveis deste rio, ao seu grande tamanho e a um pequeno desfiladeiro por onde se poderia fazer a defesa.

O terceiro documento existente, intitulado “Tranzitos por honde Marchou a Infantaria de Voluntarios Reaes desta Cidade de São Paulo para o Exercito do Sul” é datado de 08/12/1775, tratando-se de uma cópia autenticada por Tõmas Pinto da Silveira.

Este documento relaciona apenas os trechos, a quantidade de dias e as

léguas percorridas, não sendo tão rico em informações sobre a região ou em descrições físicas.

	Dias	Legoas
Do Rio dos Cachorros, ao Rio das Canoas	35	6
Do Rio das Canoas passagem / a Villa nova das Lages ultima desta Capitania de São Paulo	33	6 ½

Quadro 9 - Fragmento do “Tranzitos por honde Marchou a Infantaria de Voluntarios Reaes desta Cidade de São Paulo para o Exercito do Sul”

Fonte: AHU_ACL_CU_023-01, cx. 30, doc. 2716, 1775, fl. 1 v.⁶².

Nesta relação do percurso realizado entre São Paulo e Lages, consta a informação de que a viagem foi realizada em 33 dias, percorrendo ao todo 95 léguas, aproximadamente 527 km. Contudo, pelo cálculo diário apresentado deveria ser de 36 dias ou mais, havendo provavelmente um erro de cópia ou grafia no próprio original.

O trecho do “Rio das Canoas passagem a Villa nova das Lages ultima desta Capitania de São Paulo” totalizou 6 ½ léguas, representando aproximadamente 35 km de percurso.

Informa ainda que, por último, “da dita ultima Villa desta Capitania seguirá as marchas pelos pouzos que achar estabelecidos, ou como melhor se puder arumar avancando as mayores distancias que puder vencer” [AHU_ACL_CU_023-01, cx. 30, doc. 2716, 1775, fl.1 v.]⁶².

Assim, percebe-se neste documento que para realizar a viagem entre São Paulo e Lages naquela época era necessário um pouco mais de um mês e a distância de viagem entre o rio Canoas e a Vila de Lages representava um dia de deslocamento. A partir desta vila, comenta que a marcha seguiria pelos pousos estabelecidos ou como fosse melhor.

Outro documento do século XVIII que aborda a região pesquisada é o registro do Alferes José da Costa sobre a expedição de abertura de um caminho entre Desterro, atual Florianópolis, e Lages.

Na viagem que fez o Alferes Antonio José da Costa, em 1787, da Ilha de

⁶² Documento manuscrito: RELAÇÃO (Cópia) do percurso feito pela Infantaria de Voluntários Reais da cidade de São Paulo desde esta cidade até vila Nova das Lages, passando por ponte de Cotia, Colégio, Sepetuba, Lagoa, Lambaraci posto de Itapetininga, Pesacaria, porto de Apiaí, Ribeirão Fundo, Fazenda Nova, Rio Verde, Morungaba, Jaguaraíba, Cinta, Pirai, Iapó, Corumbú, encruzilhada do Carrapato, Fazenda do Lago, Fazenda do Ferrador, Registo da Curitiba, rio dos Patos, Passaquatro, Curralinho, Pinheiro Seco, Estiva, Rodeio Grande, derradeiro Campestre, Caldeirão, Correntes, Maromas, Curitibanos, rio dos Cachorros e rio das Canoas. São Paulo, 8 de dezembro de 1775. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 30, doc. 2716, folhas 1 e 1 v.

Santa Catarina, explorando e abrindo picada, até o “sertão da terra firme”, este chega ao Registro do Rio Canoas e a Vila de Lages:

[...] cheguei a avistar no dia 7 **o paço, e guarda do referido rio canoas**, no qual desembarquei no dia 8 de manhã **achando naquele Registo o Admenistrador delle e dois Soldados das tropas da Cid.ª de S. Paulo**. [...] Em o 8º dia, asima segui **â vila das Lagens, q.ª fica daquele rio para o Sul de 5 p.ª 6. legoas**, cuja **estrada segue p.ª meyo de campos** the a referida vila, na qual estive thé o dia 14 do dito ocupando-me em communicar varias pessoas sobre varios assumptos, tendentes a esta mesma deligencia. Em 15 de Agosto me retirey daquela vila, seguindo pela **estrada, q.ª vay thé a vila da Laguna beirando, p.ª tres vezes a denominada Serra cordilheira**, e observey alem de algumas informaçoens q.ª esta mesma Serra vem de Susudoeste, e fazendo segundo se alcança cotuvêlo, segue p.ª Oeste findando do pé da referida vila das Lagens na distancia de tres legoas a Leste daquela vila, a qual se torna a levantar ao Norte na distancia de 15 p.ª vinte legoas, formando **hum espigão, q.ª faz fundo ao Certão desta Ilha pelo qual passa a estrada p.ª onde tranzitão as tropas de animaes, q.ª passão p.ª S Paulo**, de cujo espigão por informação de pessoas praticas se avista findar a Serra, q.ª vem do Susudueste, e a q.ª vem do Norte antes de chegar ao grande Tajahi, cujas cabeceiras descem do sobredito espigão, me dicendo delle a qual q.ª as referidas quebradas de 12 the 15 legoaz. Do cotuvelo da mesma Serra despedem varios morros, q.ª formando huma especie de Serra vem findar no sobredito morro da Redonda, q.ª hê a q.ª se avista quebrar do espigão assima. Em 23 de Agosto **desce a serra, tendo marchado desde a Vila das Lagens, thé a referida vinte e cindo ou mais legoas por varios rumos**, sendo o **principal o Lessueste por ser, ao q.ª se acha daquela Vila da Lagens: a emtrada da descida p.ª o certão do dstricto da Laguna he seguindo pela referida vargens, e Certão daquela vila por distancia de vinte legoas pouco mais ou menos thé chegar ao embarque no rio do Tubarao** no dia 26. (IAN/TT, 1787, fl. 4 v. e 5, grifo nosso)⁶³.

Descendo o rio Canoas, o Alferes e os demais membros de sua equipe chegam ao passo do rio do Canoas, onde havia o registro e guarda composta pelo administrador e soldados das tropas de São Paulo.

Quando se deslocou do Registro do Rio Canoas para Lages, o militar seguiu pelo Caminho das Tropas, observando as condições naturais do terreno, mencionando que a estrada seguia sempre pelos campos. É interessante observar que a estrada é mencionada como situada no “fundo do sertão da ilha” e nela transitam as tropas de animais que vão para São Paulo.

Após ficar alguns dias em Lages, a expedição retorna pela estrada que vai para Laguna. Segundo sua descrição, essa estrada beira em três pontos a Serra da Cordilheira. Contudo, este trajeto não é representado no mapa que detalha a viagem. Mas outros acidentes geográficos são citados, como a Serra do Espigão e o Morro da Redonda, além do rio Itajai.

⁶³ Documento manuscrito: PORTARIA (Cópia) passada por Jozé Pereira Pinto, Governador da Ilha de Santa Catarina ao Alferes Antonio Jozé da [...]. Desterro, 5 de janeiro de 1787. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 600, caixa 703, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7 e 7 v.

Desce a serra em direção a Laguna, que dista cerca de 25 léguas de Lages, seguindo por várias direções (orientação geográfica), sendo a principal a leste e sudeste. Depois da descida do sertão, passa por vargens, chegando ao rio Tubarão.

Este documento é acompanhado de um mapa que será abordado no próximo item, referente à produção cartográfica.

A existência do chamado Caminho do Sertão é mencionada também nos documentos referentes a Lages em 1767, quando o Capitão-mor da Vila de Lages solicita certidões sobre os assassinatos cometidos no sertão de Lages e regiões circunvizinhas. Antonio Francisco Guimarães, Escrivão da Câmara de Curitiba certifica que achou “[...] trez devassas de trez mortez feitz em o **Caminho do Certão vindo de Viamão para esta Villa** [Curitiba] [...]”. Destas, foi cometida em 1762 “[...] hua Morte feita a Francisco Bueno Filho de Antonio Bueno feyo Cuja Morte fora feita [...] nas **Lages em a estancia do Capitão Pedro da Silva** [...]”, outra morte ocorreu em 1754, “[...] feita a Manoel Estevis de Mezquita em o **Caminho do Certão que vay para as Misois** ao qual Mattarão e Roubarão em o dito Certão [...]”; e a terceira referida aconteceu em 1746, “[...] feita a Sebastião de Brito Peixoto No **Caminho do Certão na parage chamada as Lagez** [...].” (AHU_ACL_CU_023, cx. 5, doc. 329, 1767, fl. 1 v., grifo nosso)⁶⁴.

Das indicações mencionadas na referida certidão, destaca-se a menção a duas referências geográficas, sendo uma fazenda em Lages, a Estância do Capitão Pedro Silva, em 1762, e a paragem das Lages, em 1746. Ambas as cronologias remontam ao período anterior à fundação de Lages. As mortes, apesar de apenas uma mencionar a causa – latrocínio -, também indicam os perigos existentes para quem viajava pelos caminhos no sertão pouco habitado.

Há ainda outro documento intitulado “Jornada do Porto dos Cazaes, e Viamão para a Cidade de S. Paulo, que está situada na altura de 23 graos e meyo ao Sul, e Viamão na altura de 30 Graos”, de autoria e data desconhecidas. Este fornece uma rápida relação dos acidentes geográficos e cursos hidrográficos cruzados no Caminho das Tropas. No que se refere à área de pesquisa, menciona somente que:

[...] se caminha sempre buscando o Norte, que hé o rumo que leva esta Estrada, e se vai passar **o Rio das Pelotas**; neste se mete **o Rio das Caveiras, que tambem a mesma estrada atravessa; entre hum, e outro**

⁶⁴ Documento manuscrito: REQUERIMENTO do capitão-mor da vila de Lages, Antônio Correia Pinto, ao rei [D. José I] solicitando certidões sobre os assassinatos cometidos no sertão de Lages e regiões circunvizinhas. [ant. 6 de março de 1767]. AHU_ACL_CU_023, cx. 5, doc. 329, folhas 1 v. 1, 1 v. e 2.

Rio fica o Sittio chamado Lagens, e neste hê que estava determinado fazer-se huma Nova Villa. Do **Rio das Caveiras** se vai passar o **Rio das Canoas, e entre hum, e outro Rio tambem estava projectado fazer-se huma Povoação**; continuando o Caminho se passa o Rio dos Caxorros, e outros chamado Maroma, e outro chamado Correntes, os quaes quatro Rios, como tambem o Rio das Pelotas se vão meter no Rio Uruguay. (AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5075, fl. 1, grifo nosso)⁶⁵.

Cronologicamente, pode-se inferir que este documento situa-se em meados do século XVIII, anterior à fundação da Vila de Lages, pois o autor faz referência ao local denominado de *Lagens*, no qual há a intenção e projeto de sua instalação, o que viria a ser concretizado a partir de 1766, mais efetivamente em 1771, quando é elevada à categoria de vila. O autor menciona ainda o projeto de instalar uma povoação entre o Rio Caveiras e Canoas, porém não realizado.

Como se observa nos primeiros roteiros, descreve-se o trecho objeto de estudo desta pesquisa como um sertão, ou seja, a região dos Campos de Lages era conhecida como um sertão, pois nos primeiros 35 anos de funcionamento da Estrada de Viamão a São Paulo nada tinha sido observado ou registrado além da paisagem, alguns poucos moradores, nenhuma povoação e, ao que tudo indica, poucos pousos certos e nenhuma estrutura administrativa.

Mas estas ausências também devem ser relativizadas, pois nem sempre se tinha interesse em divulgar todas as informações de um roteiro, ou melhor, a minúcia dos detalhes, para preservar o controle da informação.

Esses documentos mostram que, com a abertura do caminho, o passo seguinte foi explorar e conhecer a região, produzindo verdadeiros guias que orientassem os viajantes, principalmente os militares em missão para as fronteiras.

3. 3. 2 A representação do caminho na cartografia

As representações cartográficas são frutos da forma de o homem conceber e representar o espaço conhecido. Os mapas são produzidos dentro de um contexto histórico e para determinadas circunstâncias e objetivos. Eles não podem ser considerados neutros ou isentos de interesses, pois destacam ou omitem algo de

⁶⁵ Documento manuscrito: ITINERÁRIO da jornada do porto dos Casais e Viamão para a cidade de São Paulo, que está situado na altura de 23 graus e meio ao Sul de Viamão e 30 graus. Descreve os seguintes rios: Garavataí; dos Sinos, Rolantes; das Tainhas; Camisas; das Antas; das Pelotas; das Caveiras; das Canoas; dos Cachorros; do Maroma; Correntes; Uruguay; Tapui; Negro; da Varge do Registo; Pitangui; Yapó; Iguaçu ou Curitiba; Yaguariaiba; Yaguaricatu; Ytavari; Taquari; Piaí; Paranapané; Capivari; Tapitininga; Serapui; Ipané; Surucabussu; Piraibi; Petirébi; Tiete; Frande do Paraná; Tamanduati; Ananguai. S.d. AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5075, folhas 1, 1 v. e 2.

acordo com os objetivos de quem os elaborou ou de quem os encomendou. É comum na história os mapas serem usados como verdade para ilustrar um determinado tema, sem levar em consideração o seu contexto.

As expressões cartográficas produzidas, tanto pela Missão dos Padres Matemáticos, quanto pelas Comissões Demarcadoras, reúnem o conhecimento mais técnico da época, representando informações estratégicas, tais como a localização dos portos, vilas, descrição da topografia, rede hidrográfica, os traçados de caminhos e estradas.

Os mapas elaborados por estes técnicos destacam-se em relação aos demais, principalmente em função dos recursos cartográficos empregados: o uso de coordenadas de latitude e longitude, de escala gráfica e de elementos de orientação como a rosa-dos-ventos.

O mapa intitulado “Demonstração do Caminho que vai de Viamão the a Cidade de S. Paulo” de autoria do Sargento João Baptista, conforme identificação existente na moldura do próprio mapa⁶⁶, é datado de meados do século XVIII. Trata-se do único exemplar que cartografa especificamente o Caminho das Tropas. Em virtude da sua importância, o mesmo será analisado em detalhe.

Segundo anotação registrada no original do Arquivo Histórico Ultramarino, esse mapa tem como anexo o documento datado de 1766. Neste ofício, Luís António de Souza, o Morgado de Mateus, Governador da Capitania de São Paulo, escreve para Sebastião José de Carvalho e Melo, o Conde de Oeiras, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, relatando as coisas mais notáveis que têm acontecido na administração de sua capitania depois de 1765. Comenta que mandou fazer cartas geográficas pela necessidade que há de conhecer bem os caminhos dos sertões e as passagens e cursos dos rios:

Prevenindo q.' sem duvida seria necessario, se abrir Campanha nezte Brazil, hum individual conhecimento dos Caminhos dos Certões, e pasaje doz Rios com a noticia do Curço q' levão as suas agoas as regiões a donde fazem Barra em outros Rios, e eztes por donde passão, athé finalm.^{te} hirem dezagoar, depois de dilatadisimas Correntes, no Rio da Prata, tenho mandado vir a minha prez.^a muitos praticos deztes Paizes, com os quaiz tenho tido largas Conferencias, e fazendo deliniar p.^{lo} modo possivel certas ideyas em cartas geograficas, pelas quaiz vou adquirindo, bastante conhecimento de toda esta vastissima parte do mundo, de q' as Provincias excedem em grandeza as mayores da Europa, sem q delas haja athé gora mapas exactoz. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 24. doc. 2294, 1766, fl. 6 v.)⁶⁷.

⁶⁶ A autoria deste mapa tem sido atribuída a José Custódio de Sá e Faria. Ver Jacobus (1997, p. 134) e Silva (2006, p. 99).

⁶⁷ Documento manuscrito: OFÍCIO do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) D. Luís António de Souza (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo), conde de Oeiras, informando das coisas mais

O documento acima confirma a carência da administração pela necessidade de se mapear os caminhos no território português e assim conhecer melhor os sertões. Os mapas e itinerários representam formas de ação do poder, pois quem detinha o conhecimento sobre o espaço poderia colonizá-lo e conquistá-lo.

O mapa “Demonstração do Caminho que vai de Viamão the a Cidade de S. Paulo” (ver figura 8) abrange o território compreendido entre os paralelos 30 e 23, tendo ao sul o Porto dos Casais (Porto Alegre) no interior e Cidreira no litoral. Ao norte a cidade de São Paulo e no litoral até a altura da Ilha Queimada. Pelo interior, as vilas de Aritaguaba e Itú, e rio Tieté.

A porção cartografada na extremidade sul do mapa é inversamente proporcional à da região de São Paulo, ao norte. Isto denota quão pouco se conhecia a fronteira sul do território português, excluindo-se assim as áreas das Missões Jesuíticas e terras sob domínio dos espanhóis. Essas ausências na cartografia também buscaram omitir informações estratégicas para um espaço em disputa e com seus limites por definir.

O mapa detalha minuciosamente a rede hidrográfica das bacias do interior, assim como os rios que deságuam no oceano atlântico. Os principais rios são desenhados, também, com seus afluentes e naqueles se faz menção dos nomes que os identificam, porém, os afluentes menores não recebem denominação no mapa.

A costa marítima é bastante detalhada, com a identificação da foz de rios, barras, ilhas, povoações, vilas, fortalezas, armações de baleia e outros lugares, afinal, este já era um espaço bastante conhecido e representado no século XVIII.

O relevo, apesar de não ser praticamente desenhado ou simbolizado nesse mapa, com alguns poucos exemplos de cerros e morros no que tange à porção meridional do interior, é somente sinalizado. Dessa forma, entre a costa litorânea e o planalto, o militar situa muito bem o limite natural existente: a serra. O autor anota que “entre as vertentes dos Rios que cahen para a costa e as dos que entrão p.^a a Campanha vay a Serra.” (BAPTISTA)⁶⁸. O espaço ocupado pela Serra Geral é representado como uma imensa porção vazia, com ausência de informações, pois realmente era uma área pouco conhecida e explorada nessa época.

notáveis que têm sucedido na dita capitania, depois de Dezembro de 1765. [...]. Santos, 30 de março de 1766. AHU_CU_023-01, cx. 24, doc. 2294, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7, 7 v., 8, 8 v., 9, 9 v. e 10.

⁶⁸ BAPTISTA, João. Demonstração do Caminho que vai de Viamão the a Cidade de S. Paulo. Século XVIII [Ca. 1766]. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 24, doc. 2294.

Nessa representação cartográfica, as redes viárias são desenhadas com duas linhas paralelas pontilhadas e contínuas. O caminho de Viamão a São Paulo inicia no sul a partir de uma bifurcação, na qual uma das vias, a da direita, principia no Porto dos Casais, passando por Viamão até o Registro de Viamão, onde se junta com a via que vem da esquerda, o provável Caminho da Praia. Entre os rios das Antas e das Pelotas, o caminho é atravessado perpendicularmente por outro caminho, segundo denominação do autor, o “Caminho para as Missões do Uruguay” (BAPTISTA)⁶⁸.

No cartucho que acompanha o título, há uma legenda que descreve alguns pontos identificados no mapa com letras do alfabeto:

- A. Lugar donde se quer fundar a nova Villa
- B. Rio donde se termina o Governo do R^o Grande
- C. Lugar donde a nova Villa ficaria maiz comoda p^a recorrer a Cidade de S. Paulo.
- D. Lugar donde seria util que S. Mag. mandace fundar huã Villa fazendosse a que se pertende p^a o Norte do R^o das Canoas (BAPTISTA)⁶⁸.

Estes pontos mostram que a ocupação do espaço estava sendo planejada, buscando determinar os lugares estratégicos dentro de um território imenso e praticamente despovoado. Três destes locais são projetos oficiais de povoações, pois para garantir o domínio português era necessário colonizar a região, para se ter vassallos dispostos a defender a sua terra.

No que diz respeito à área de pesquisa, o caminho foi representado por uma linha que atravessa o rio das Pelotas, o rio das Caveiras e o rio das Canoas, com a denominação dos principais cursos de água. Neste trecho, são sinalizados ainda dois pontos como A e B.

O ponto identificado pela letra “A” no mapa está situado entre os rios das Pelotas e Caveiras, sinalizando o lugar onde seria erigida uma vila. E junto deste local está escrito Lages, local onde de fato foi fundada Lages. Enquanto que a letra “B”, localizada junto do rio das Canoas, sinaliza o limite da Capitania do Rio Grande com a Capitania de São Paulo. O limite entre estas capitanias, nessa época, estava em constante discussão, sendo ora o rio Pelotas, ora o rio Canoas.

Na análise deste documento cartográfico, pode-se inferir que o mesmo foi produzido, ou pelo menos, representa o espaço, em meados do século XVIII, pois o autor cartografa o roteiro do caminho e os registros existentes nessa época: o

Registro de Viamão e o Registro de Curitiba⁶⁹, ambos sinalizados com um símbolo quadrado.

Além disso, as vilas sinalizadas no sul do território são as existentes à época: Viamão e Curitiba. Mais precisamente, este mapa seria datado de um período anterior a 1766, quando Lages ainda não havia sido fundada, mas a sua intenção encontra-se registrada nesta representação cartográfica. Acrescenta-se a isso a informação registrada no original, fazendo referência a um documento manuscrito de 1766, conforme comentado anteriormente.

Além desse mapa, há outros documentos cartográficos que fornecem informações com menor ou maior detalhamento para a região pesquisada. Dentre as representações cartográficas, destacam-se as seguintes produções que serão analisadas correspondentes aos séculos XVIII e XIX: “A Villa da Laguna e Barra do Taramandi [...]” (SOARES, 1738), Mapa que mostra a Capitania de Goiás e a região ao sul até o rio da Prata (COLOMBINA, ca. 1756 In: ADONIAS, 1969), “Planta do Continente do Rio Grande” (CÓRDOBA, 1780 In: GUIMARÃES; SCLIAR, s.d. *apud* SILVA, 2006); “Plano topografico do continente do Rio Grande e da Ilha de Santa Catharina” (BULHOENS, 1781), “Planta particular da Viagem que fês da Ilha de Santa Catarina á guarda e Registro da Vila das Lagens [...]” (COSTA, 1787), “Mappa Corographico da Capitania de S. Paulo” (MONTEZINO, 1791-1792), “Carta Corographica da Capitania de S. Paulo” (FERREIRA, 1793), “Mappa Chrographico da Provincia de São Paulo” (MÜLLER, 1837) e “Mappa Chorografico da Província do Paraná” [ELLIOTT, 1863].

A partir da segunda metade do século XVIII, a cartografia produzida para o Brasil Meridional está mais relacionada com as expedições de demarcação do território entre Espanha e Portugal, fruto dos diferentes tratados assinados com o objetivo de se estabelecer as fronteiras.

Em 1729, o rei D. João enviou padres matemáticos com o objetivo de elaborar cartas geográficas do território brasileiro. A provisão régia⁷⁰ encaminhada aos padres matemáticos Diogo Soares e Domingos Capassi continha instruções detalhadas sobre o material cartográfico que ambos deviam produzir no Brasil e o que deveriam assinalar. Dentre o rol de atividades, consta a solicitação de identificar as vias de comunicação: “Também apontareis nos mapas os caminhos e

⁶⁹ Conforme Jacobus (2000, p. 63-66), ambos os registros são da primeira metade do século XVIII.

⁷⁰ Provisão Régia de 18 de novembro de 1729. AHU, códice nº 248, fl. 249 v e 250 (In: ALMEIDA, 1999).

estradas que há pelos certões apontando com hũa cor as que se praticão, e com outras as que vos parecem mais comodas e breves; e a distancia em que estão as cidades e vilas hũa das outras.” (In: ALMEIDA, 1999, p. 82).

Dessa forma, fica claro o interesse de mapear as estradas e caminhos existentes, mas também assinalar outros trajetos possíveis que pudessem ser mais seguros ou mais rápidos. Diogo Soares em seu mapa “A Villa da Laguna e Barra do Taramandi [...]”⁷¹, de 1738, procura atender a tal solicitação desenhando parte do Caminho da Praia, do Caminho das Tropas, do Caminho dos Conventos e de outros ramais ou rotas.

No relato de um jesuíta da Missão de N^a S^a de Japeiu, consta que o mesmo teria desembarcado na Lagoa dos Patos ou em Rio Grande e teria seguido o caminho novo da Serra, conhecido por Viamão. “Tinha-se depois dirigido aos montes situados junto ao rio Tepicari até chegar aos campos da vacaria dos Pinareis. Tomara por fim o antigo caminho dos conventos em direção a S. Paulo” (*ibid.*, p. 89). É provável que o referido mapa seja um dos produtos elaborados pelo jesuíta após ter feito este trajeto. Este mapa poderia ser assim aquele solicitado pelo Conselho Ultramarino em 1735, quando foi ordenado que o Caminho Viamão – São Paulo fosse melhor examinado pelos Padres Jesuítas que estavam no Brasil, procurando se conhecer melhor a sua situação⁷².

O referido mapa (ver figura 9) abrange a porção do território correspondente aos Campos de Viamão, aos Campos de Cima da Serra e parte dos Campos de Lages. E pela costa, entre a barra do rio Tramandaí, ao sul, e, a Vila de Laguna e a Ponta de Garopaba, ao norte, como o título bem delimita. A vegetação é representada por alguns grupos de pequenas árvores com sombra esparsas no território. A rede hidrográfica apresenta os principais rios com afluentes, sendo alguns nomeados, mas de difícil identificação. O relevo é representado com o conjunto de pequenas elevações desenhadas em sequência, formando as serras, com destaque especial a Serra Geral.

⁷¹ Mapa pertencente ao acervo do Arquivo Histórico Ultramarino (Cartografia Manuscrita do Brasil, 1215), Lisboa.

⁷² Ver documento que trata desse assunto na nota de rodapé 9.

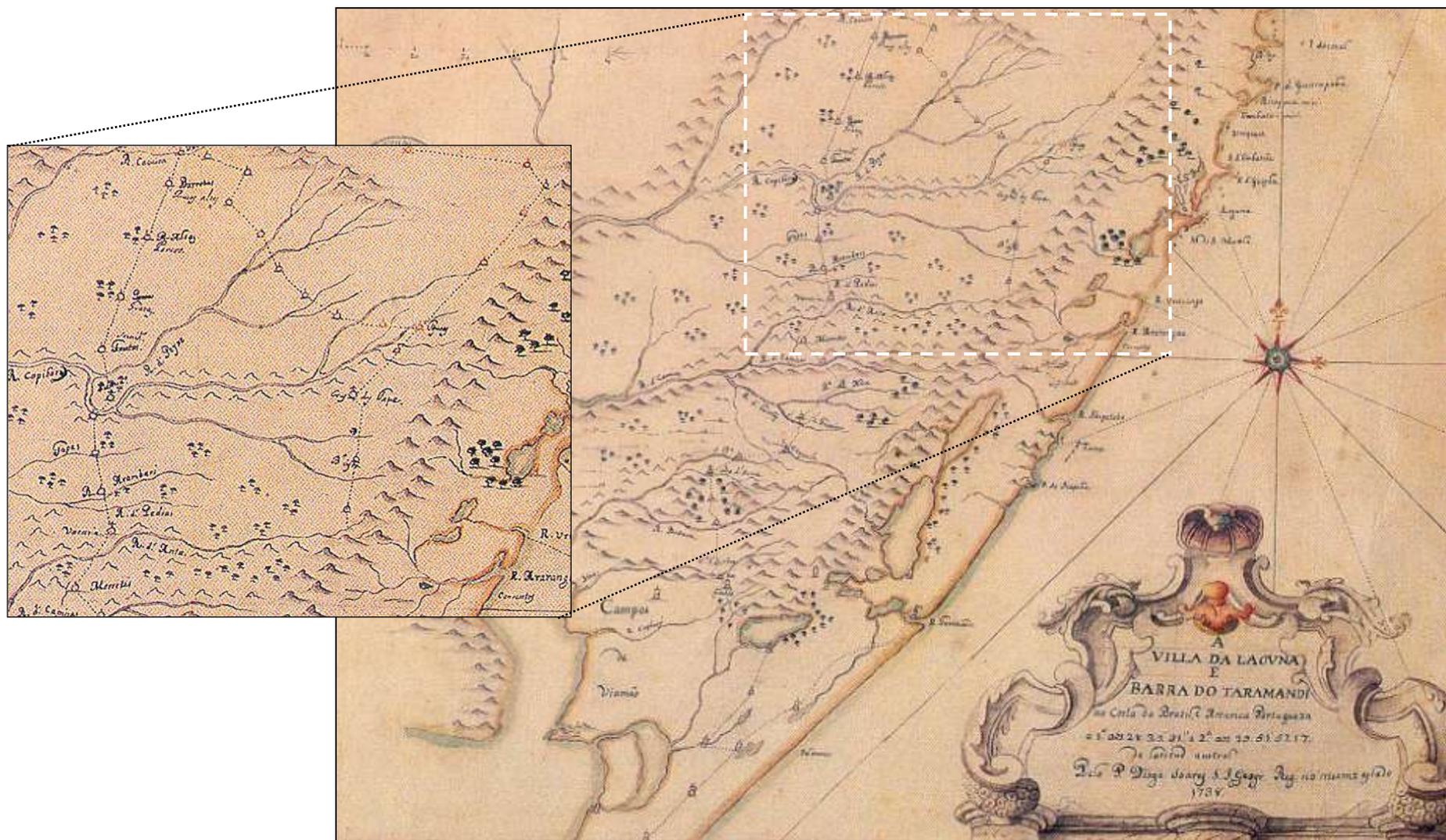


Figura 9 - Vista geral e detalhe do mapa “A Villa da Laguna e Barra do Taramandi na costa do Brasil e America Portuguesa a 1.^a aos 28°29'31” a 2.^a aos 29°51'5717 de latitud austral”, 1738
Fonte: Diogo Soares (1738 In: ALMEIDA, 1999, p. 89).

Há uma ampla rede viária representada por linhas pontilhadas, sinalizando vários caminhos da época. Constata-se uma via partindo da altura do Rio Araranguá, o Caminho dos Conventos, partes do Caminho da Praia pelo litoral e do Caminho das Tropas a partir dos Campos de Viamão. É provável que este seja um dos primeiros mapas a incluir o traçado do Caminho das Tropas.

Apesar de indicar vários lugares, a grafia dos mesmos é praticamente ilegível em alguns casos, o que dificulta compreender o que simbolizam. Para alguns símbolos, não há qualquer anotação explicando-as. Pela regularidade do espaçamento, poder-se-ia aventar a hipótese que fossem locais de parada durante a viagem.

No que tange à região pesquisada, somente pode-se identificar a grafia do rio Caveiras, o último cartografado no mapa. Contudo, entre este rio e o provável rio Pelotas, há vários lugares sinalizados que, pela qualidade da reprodução e publicação, torna-se difícil analisar. Todavia, ainda assim trata-se de um exemplar cartográfico que apresenta os diversos caminhos existentes no Brasil meridional na primeira metade do século XVIII.

O mapa que mostra a Capitania de Goiás e a região ao sul até o rio da Prata (ver figura 10) de autoria de Francisco Tosi Colombina (In: ADONIAS, 1969), datado de 1756, abrange uma vasta área do território português e partes do espanhol, denominado como Castela.

O autor cartografa principalmente a rede hidrográfica, hierarquizando-a através do desenho dos grandes rios e afluentes das principais bacias hidrográficas. Pouco apresenta sobre o relevo, resumindo-se à porção da Serra do Mar na região do litoral santista e em alguns pontos da Serra Geral. E, quanto à vegetação, parece não ter nenhuma referência. Todavia, para a parte litorânea o mapa é bastante detalhado, identificando as diversas povoações existentes, assim como estruturas militares (guardas e fortalezas) e acidentes geográficos (foz de rios, barras, enseadas, lagoas, ilhas, etc.).

Apesar de sua amplitude, desenha o traçado do Caminho das Tropas partindo da Guarda de Viamão, atravessando uma série de cursos de água e a área denominada de Vacaria. Para a área de pesquisa, aparece um imenso vazio, sendo somente identificados os rios dos Infernos, atual Pelotas, e das Canoas. Nos Campos de Curitiba, também aparece identificado um registro, tratando-se do de Curitiba.

A “Planta do Continente do Rio Grande” de autoria de Antônio Inácio Roiz de Córdoba (GUIMARÃES; SCLIAR, s.d. *apud* SILVA, 2006, p. 79), de 1780, abrange como o título indica o território da Capitania do Rio Grande (ver figura 11). Este mapa tem como objetivo marcar os limites do Rio Grande com as terras de Espanha através da demarcação da linha divisória.

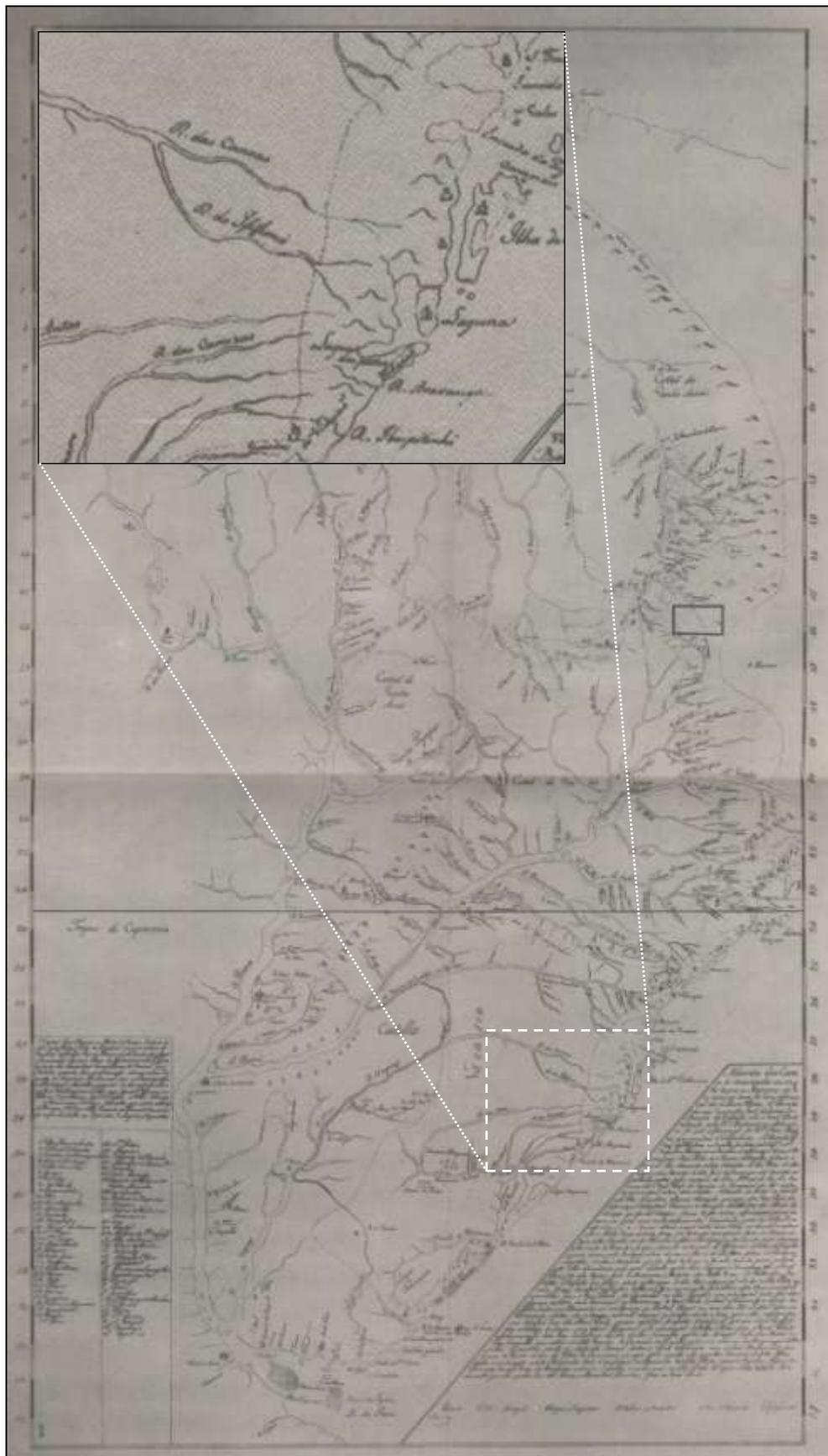


Figura 10 - Mapa que mostra a Capitania de Goiás e a região ao sul até o rio da Prata”, cerca de 1756. Em detalhe a região entre o Registro de Viamão e o rio Canoas
 Fonte: Francisco Tosi Colombina (In: ADONIAS, 1969, mapa 799).

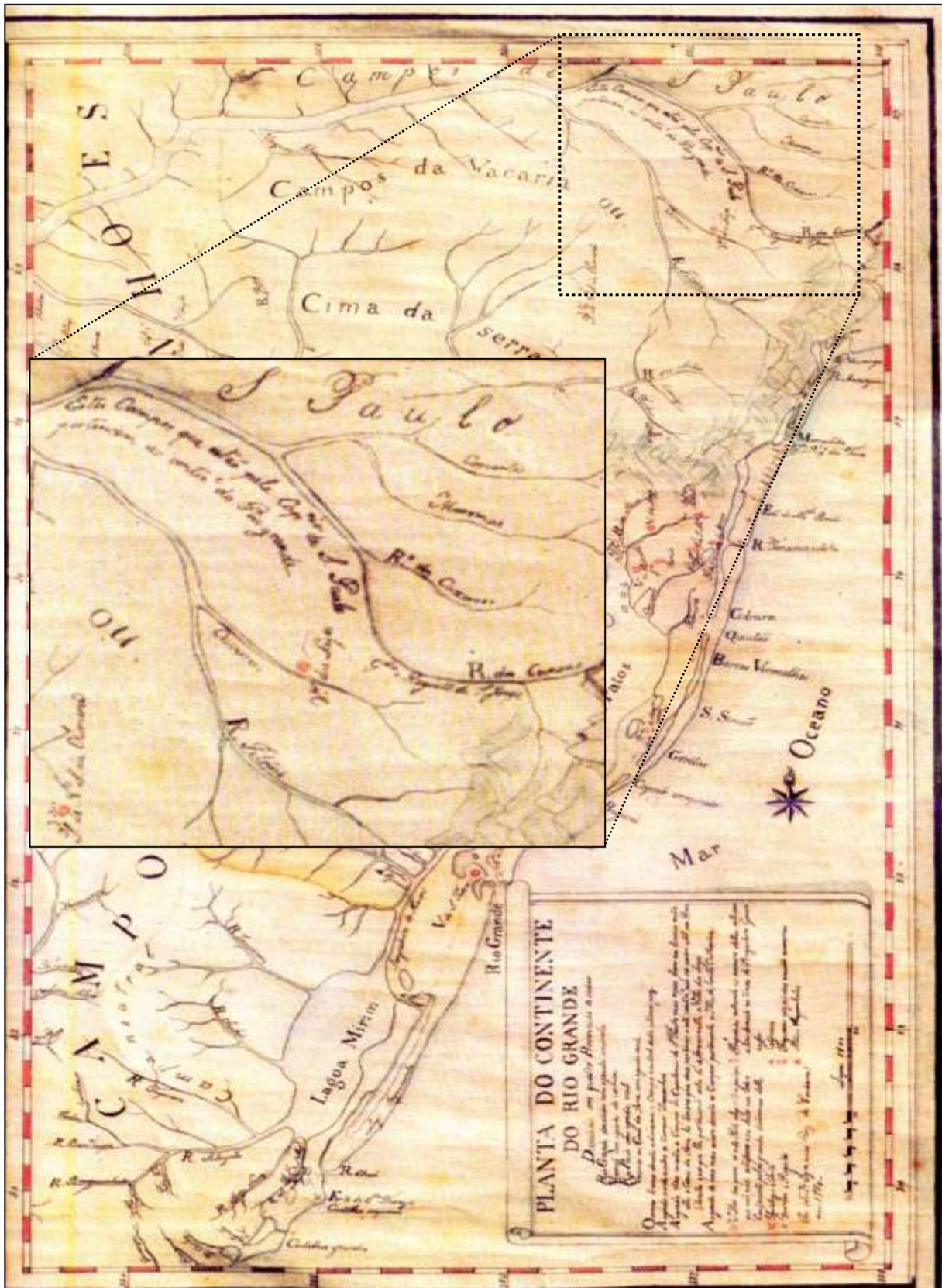


Figura 11 - Mapa “Planta do Continente do Rio Grande” de 1780 e detalhe da porção entre os rios Pelotas e Correntes

Fonte: Antônio Inácio Roiz de Córdoba (GUIMARÃES; SCLAR, s.d. *apud* SILVA, 2006, p. 79).

O mapa apresenta, em termos gerais, a grande rede hidrográfica hierarquizada e bastante detalhada, mostrando os rios e seus afluentes, assim como os identificando. A vegetação está ausente e o relevo aparece de forma bastante suave pela nuance das cores, expressas por elevações contínuas, representando o início do planalto meridional e a Serra Geral.

A rede viária está praticamente ausente, estando o Caminho da Praia como o único caminho sinalizado no mapa, representado por uma linha vermelha pontilhada, entre Castilhos Grandes no Uruguai até a Barra do Araranguá.

Apesar de não desenhar o traçado do Caminho das Tropas, aparece a região dos campos de Lages sinalizados como “Campos de S. Paulo”, situando o limite com a Capitania de São Paulo como o rio Canoas. Há uma anotação textual bastante interessante neste sentido: “Estes Campos que estão pela Cap.^{nia} de S. Paulo pertence ao cont.^e do Rio grande”.

O mapa representa muito bem que, além da disputa pelos territórios entre as coroas ibéricas, no contexto interno também se travam disputas territoriais entre as capitanias, ora expandindo a jurisdição de Rio Grande até o Canoas, ora recuando até o rio Pelotas.

Os Campos de Vacaria, ou de Cima da Serra, aparecem como um imenso vazio desconhecido, somente pontuado pela V. de N.^a S. das Oliveiras, atual município de Vacarias (RS), concretizando a povoação da região pela fundação da vila projetada para esta região anos antes no mapa de Baptista (ca. 1766).

Apesar dos caminhos estarem praticamente ausentes, esse mapa sinaliza pela primeira vez a presença da “G.^{da} e Registo de S. Jorge” na margem esquerda do rio das Canoas, indicando que o mesmo já estava atuando na década de 1780. Porém, o curioso é que está ausente a indicação do Registro Santa Vitória, cuja instalação foi anterior ao São Jorge.

Além destas estruturas militares e administrativas, a Vila das Lages é situada, como em todas as demais representações cartográficas, próximo à margem direita do rio Caveiras.

Este mapa é um exemplo dos interesses geopolíticos que estavam em voga no século XVIII, onde determinados lugares e coisas são identificadas e outras são excluídas, num jogo de disputa pela posse dos territórios.

Na mesma década, tem-se o mapa elaborado pelo Ajudante de Infantaria, José Correia Rangel de Bulhões, “Plano topografico do continente do Rio Grande e da Ilha de Santa Catharina” (ver figura 12), de 1781. Este também é um produto da Comissão da Demarcação do Sul.



Figura 12 - “Plano topografico do continente do Rio Grande e da Ilha de Santa Catharina”, de 1781
Fonte: José Correia Rangel de Bulhões, BNP, cota C.C. 877 R.

O autor representa os limites e os descreve em notas textuais. Trata-se de uma representação cartográfica rica em detalhes e anotações explicativas. A rede viária desenhada é bastante ampla e completa, contemplando vários caminhos da época e demonstrando alguns traçados como entroncamentos ao Caminho das Tropas.

O relevo é desenhado de forma bastante expressiva, demonstrando as áreas de serras pelas nuances mais escuras, com efeito de profundidade nos vales e picos mais elevados. A vegetação é apresentada através de manchas e pelos denotativos de campos e matos. A rede hidrográfica é bastante minuciosa, mostrando a hierarquia dos rios principais e afluentes, assim como identificando a nomenclatura da grande maioria.

Neste mapa, a fronteira entre as Capitanias de São Paulo e Rio Grande do Sul é restabelecida, indicando-se o limite como sendo o rio Pelotas e ao lado deste a seguinte explicação: “R. das Pelotas que divide o Governo do R. Grd.^e da Capitania de S. Paulo”.

Para a região dos “Campos da Vacaria de cima da Serra” no mapa, Bulhões inclui também os campos da outra margem do Pelotas, ou seja, os Campos de Lages, e desses tem-se uma interessante observação: “He excelente e muito fértil este Terreno todo de Campinas natorais e grossos Mattos porem a dificuldade dos transportes faz com q’ os Habitantes se ocupem na criação de Animaes”. Este dado informa quais serão as riquezas a serem exploradas na área: as pastagens para os animais e a madeira. Nos séculos seguintes, se tornariam as principais atividades econômicas da região.

O Caminho das Tropas é mapeado e identificado em anotação como o “Caminho para a Cid.^a de S. Paulo”. Trata-se de uma linha bastante tênue, representada por uma linha pontilhada seguindo o traçado como apresentado em outros mapas. Aliás, outros caminhos da rede viária também são desenhados: o Caminhos das Missões, como o “Caminho que vai ter as Miçoens do Uruguay”, e o Caminho Desterro-Lages, como o “Caminho de Santa Catharina p.^a a Villa das Lagens q. a mandou abrir o Tem.^e Cor.¹ Joze Pereira Pinto he o mais proprio e util para facilitar a coperação de cima da Serra”.

Na margem do rio das Pelotas, localiza-se a “Guarda do Rezisto pertencente ao Governo do R. Grd.^e” de acordo com indicação de Bulhões. Contudo, não há qualquer indicação do registro na margem do rio Canoas. O autor também cartografa a “Villa das Lagens” como a “ultima da Capitania de S. Paulo para o Sul”, situada entre os rios Caveiras e Canoas.

O mapa produzido pelo Alferes Antonio Jozé da Costa⁷³ na viagem que fez da Ilha de Santa Catarina à Guarda e Registro da Vila de Lages, em 1787, compreende a área geográfica pelo litoral desde a barra do rio de Itajaí até a barra meridional da Ilha de Santa Catarina e, pelo interior, até a Vila das Lages e o rio Uruguai (ver figura 13).

Este mapa é rico em detalhamento e informações a respeito da hidrografia, topografia, cobertura vegetal e toponímia de lugares, mostrando o quanto se conhecia da região na época.

A rede hidrográfica é mapeada incluindo os seus afluentes e as vertentes do interior ou do litoral. Os cursos de água são identificados pelos nomes e hierarquizados segundo as bacias, tanto através do desenho, quanto através dos nomes (rios, arroios, ribeirões).

A representação do relevo é bastante minuciosa, apresentando morros isolados ou conjuntos de elevações alinhadas e contínuas, formando serras. Além das elevações, são sinalizadas também áreas de campos. A vegetação é representada por pequenas árvores, em conjunto ou isoladas, demonstrando a grande densidade ou formas esparsas em algumas áreas.

Quanto ao povoamento, este também é nomeado e identificado através de símbolos gráficos distintos (vila, registro, guarda). Há ainda a toponímia de lugares, como Pai Garcia e Estância dos Barros.

O traçado do denominado “Caminho das Lagens para S. Paulo” no mapa é representado por uma linha pontilhada contínua, apresentando somente o trecho da via que atravessa o atual estado de Santa Catarina

O caminho ao sul atravessa uma imensa região que é representada como “vazia”, sem acidentes geográficos (morros, serras, etc.), provavelmente se referindo aos imensos campos abertos existentes na região da Coxilha Rica, além das raríssimas árvores desenhadas, demonstrando também a pouca vegetação, pois a área não possui florestas, mas, fitograficamente, extensos campos com capões de mato e araucárias esparsas, em contraposição com áreas extremamente florestadas

⁷³ PLANTA particular da Viagem que fês da Ilha de Santa Catarina á guarda e Registro da Vila das Lagens em sima da Serra o Alferes de Aux.^{es} Antonio Jozé da Costa em os mezes de Janeiro, Fevereiro, Março e nos de Junho, Julho e Agosto 1787, prometida pelo Governador Interino O Sargento Mór Jozé Pereira Pinto, por ordem que para iso teve do Ill^{mo} Ex^{mo} Sñr Luiz de Vasconcelo e Souza V. Rei deste Estado; cuja planta compreende desde a barra do Rio de Tajaí até á barra meridional da dita Ilha com o Certão Competente, até á mesma Vila das Lagens. Nota: A linha de pontinhos tirada da freguesia S.^m Jozé até ao Lugar do Embarque pasando por sima do Morro das Tacoaras [?], e Campo da boa vista, indica o Caminho que abrio o dito Alferes. O Signal amarelo junto ao Embarque, representa o Lugar da g.^{da} projetada. As distâncias notadas nesta mesma planta são reputadas pela estimativa do dito Alferes.

indicadas em outros trechos do mapa. Este vazio também deve ser relativizado, pois não era a área alvo da sua expedição e, por isso, foi pouco detalhado. Talvez, também, por pouco conhecimento do autor.



Figura 13 - Mapa e detalhe da planta produzida pelo Alferes Antonio José da Costa, em 1787, destacando-se a localização da Vila de Lages (em vermelho) e do Registro São Jorge (em azul)
Fonte: Costa (1787), IAN/TT, maço 600, caixa 703, nº. 07. Arte gráfica: A autora (2008).

O traçado do caminho, no sentido de sul - norte, atravessa o rio Lageado, na seqüência o arroio Caveiras, a Vila das Lages, o rio de Canoas, o ribeirão da Ponta Alta, arroio do *Caxorros*, campos de *Coretibanos*, arroio das Marombas, arroio das

Pedras e o rio Correntes, todos afluentes do rio Uruguai. O rio Lageado, no mapa, pela posição geográfica, pode ser o atual rio Pelotinhas, afluente do rio Pelotas.

A Vila de Lages está situada na margem direita do arroio Caveiras⁷⁴, aparecendo como afluente do rio do *Lageado*, localizada exatamente no roteiro da estrada. Na margem direita do rio de Canoas, está localizado no mapa um registro, que no texto é referido como “Guarda e Registro da Vila das Lagens”. Na verdade, trata-se do Registro de São Jorge do Canoas. Nota-se que a simbologia para representar o registro é semelhante a uma fortaleza, pois é mencionado como uma guarda, possuindo também a função militar, tendo ali o Alferes encontrado dois soldados.

No “Mapa Corographico da Capitania de S. Paulo, que por Ordem do Ilustrissimo, e Excelentissimo Senhor Bernardo Jozé de Lorena, Governador, e Capitão General da Mesma Capitania, levantou o Ajudante Engenheiro Antonio Roiz Montezinho, conforme suas observações feitas em 1791, e 1792” (MONTEZINHO, 1791-1792)⁷⁵, Antonio Roiz Montezinho, no final do século XVIII (ver figura 14), apresenta o imenso território abrangido pela Capitania de São Paulo:

A carta de Montezinho é muito detalhada, contendo centenas de informações, muitas das quais inéditas. Apesar de algumas incorreções, é o primeiro ensaio completo para uma carta de conjunto da capitania de S. Paulo, cheio de elementos novos e verídicos, e por isso mesmo, um inestimável documento para a história da cartografia brasileira, especialmente para paulista. (ADONIAS, 1956, p. 55-56).

Este mapa indica a divisão dessa capitania com os domínios espanhóis, segundo o Tratado de Santo Ildefonso, de 1777, sinalizando, de acordo com a legenda, com a cor encarnada no original aquarelado e por tracejado (-.-) nesta cópia publicada. Além disso, apresenta ainda os limites com outras capitanias, indicando na porção sul, o rio Pelotas como limite com a Capitania do Rio de Janeiro. Na porção a leste do registro e o restante a oeste, como de domínio da Espanha.

Apesar de ser um mapa que engloba uma área tão ampla do Brasil, é cheio de detalhes e informações sobre a hidrografia, o relevo, as redes viárias e a toponímia. O relevo é marcado por conjuntos de elevações alinhadas. E as redes viárias formam um emaranhado de linhas. A rede hidrográfica é apresentada e identificada pelos principais rios. Quanto à vegetação, esta é particularmente

⁷⁴ O rio Caveiras é afluente do rio Canoas.

⁷⁵ Mapa reproduzido e publicado na Coleção Taunay (1922), nº 07, consultado no acervo de obras raras da Biblioteca Municipal Mario de Andrade, localização física: C981.41, 1622-1837, T226c.

referida por termos como campos ou matos e, em alguns casos, representada no espaço por uma mancha uniforme como o “Mato de S. João”.

Para a área abrangida nesta pesquisa, há indicação do traçado do Caminho das Tropas e de outro, mas sem nomeá-los. O outro caminho desenhado parte das proximidades de Lages em direção ao litoral, provavelmente em direção a Laguna, tratando-se talvez do Caminho Lages-Laguna aberto por Antonio Correia Pinto entre 1768 e 1771.

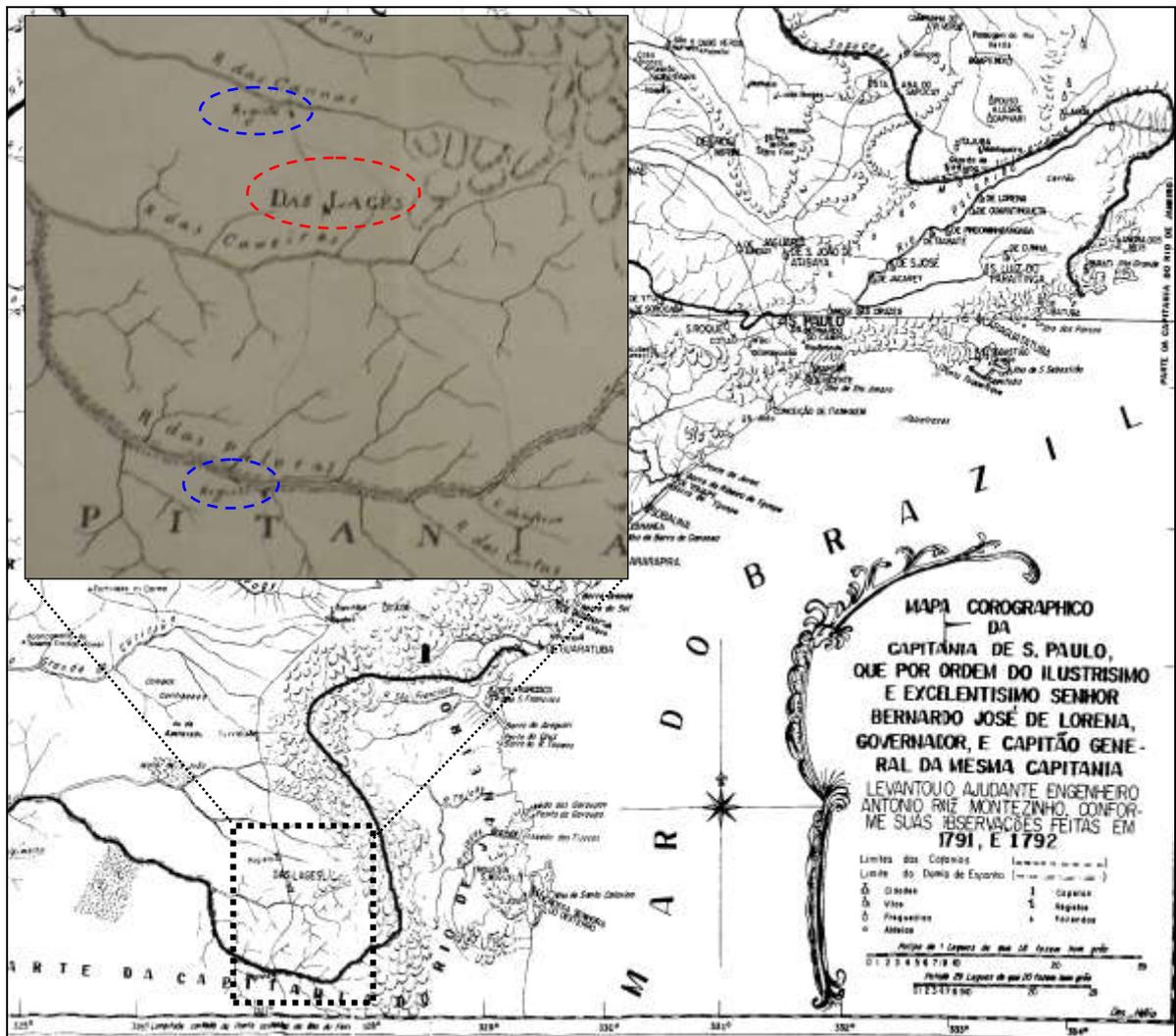


Figura 14 - “Mapa Corographico da Capitania de S. Paulo” de 1791 e 1792, e detalhe sinalizando a localização da Vila de Lages, dos registros de Santa Vitória (rio Pelotas) e São Jorge (rio Canoas)
Fonte: Geral: Extraído de Bellotto (1979, p. 239 *apud* BRÜGGEMANN, 2004). Detalhe: Montezinho (1791-1792), BMMA, C981.41. Arte gráfica: A autora (2009).

Nesta representação cartográfica, estão localizados os indicativos de ocupação da região, como a instalação de estruturas militares e vilas. É interessante observar que estão indicados os locais nos quais se situam os registros

da época sem, no entanto, identificá-los. O Registro de Santa Vitória está situado na margem esquerda do rio Pelotas e o Registro de São Jorge na margem esquerda do Canoas. A Vila de Lages está localizada no percurso do Caminho das Tropas, entre os rios Caveiras e Canoas.

A “Carta Corographica da Capitania de S. Paulo”, de João da Costa Ferreira (ver figura 15), de 1793, assemelha-se muito com o mapa produzido por Montezinho (1791-92). Porém, o material inclui a localização das “Missões Espanholas”, sinalizando-as.

Os aspectos ambientais são semelhantes, representando as principais redes hidrográficas, nomeando os rios maiores. Contudo, o relevo é expresso de forma simples, sinalizando somente a Serra Geral com um traço hachureado, simbolizando também a divisão da Capitania de São Paulo com a Capitania do Rio Grande. No que se refere à vegetação, não foi adotada qualquer simbologia, mas somente alguns termos que se referem às áreas de campos.

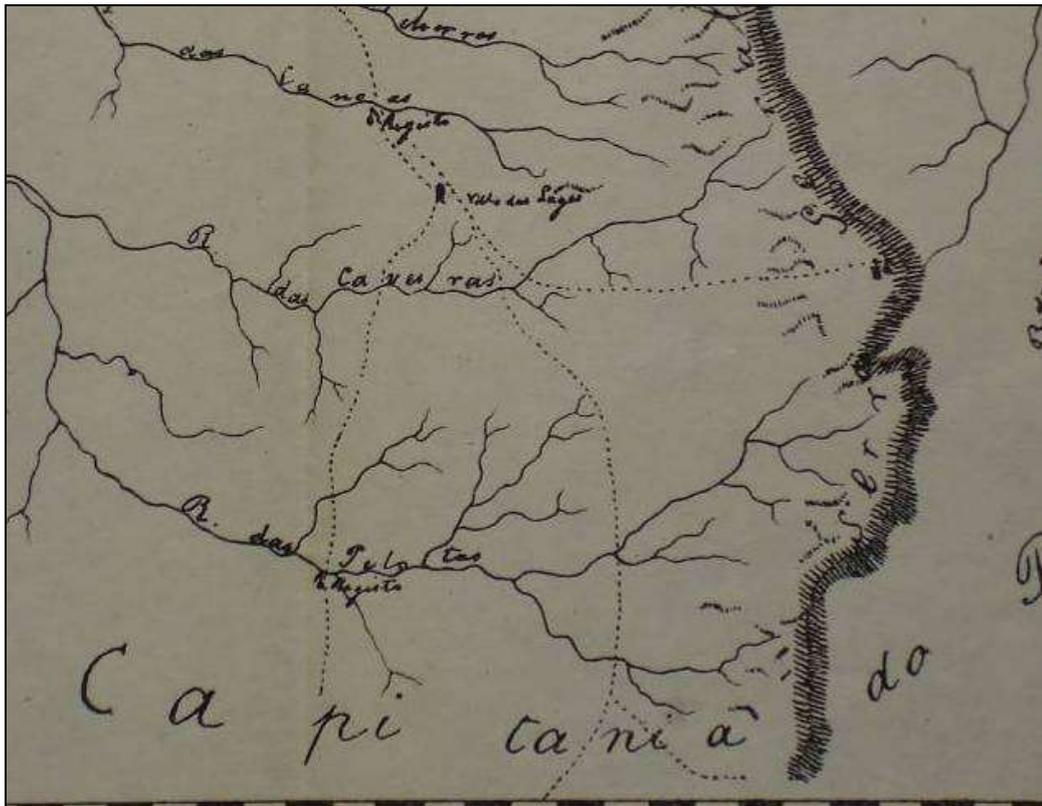


Figura 15 - Fragmento da “Carta Corographica da Capitania de S. Paulo”, de 1793, apresentando a região entre os rios Pelotas e Canoas
Fonte: Ferreira (1793), BMMN, C981.41.

As redes viárias são representadas por uma linha pontilhada. Diferentemente do mapa anterior, há pelos três caminhos sinalizados neste mapa. Aparece um

ramal que segue em direção leste para a Serra Geral, sem, contudo, ultrapassá-la. Deve se tratar do Caminho Desterro - Lages aberto por Antonio Jose da Costa em 1787. Este possui em seu traçado dois símbolos que, segundo a legenda, significam vila e o outro registro ou destacamento.

Referente à área pesquisada, o Caminho das Tropas, no sentido sul – norte, atravessa os rios das Pelotas, Caveiras e Canoas e é apresentado da mesma forma que Montezinho (1791-92), com os registros e a Vila das Lages.

Para o século XIX, analisam-se dois produtos cartográficos já apresentando a modificação que seria introduzida na cartografia: a impressão tipográfica.

O “Mappa Chrographico da Provincia de São Paulo”, desenhado pelo Marechal Daniel Pedro Müller⁷⁶, de 1837 (ver figura 16), foi o primeiro mapa paulista impresso e gravado em Paris. Neste mapa, o autor sinaliza a imensa área ainda pouco detalhada na cartografia da época: o “Sertão” até a Vila de Lages na extremidade sul.

A porção do território situado ao sul da Serra do Espigão é assinalada como sendo terreno pertencente à Província de Santa Catarina, pois o Termo de Lages havia sido anexado a esta província em 1820. Esta serra passa a ser a baliza que delimita a jurisdição de atuação entre as Províncias de São Paulo e Santa Catarina.

O Caminho das Tropas é sinalizado por uma linha paralela dupla, a partir da Vila de Lages, cruzando as áreas dos rios das Canoas, Ponte Alta, dos Cachorros e os Campos de Curitibanos.

Após a Vila de Lages, não há mais a identificação dos registros ou guardas, ou outras formas de ocupação do espaço. Contudo, neste mapa, um novo caminho é registrado e denominado de “Estrada para Campo Novos” (MÜLLER, 1837), que até então não havia sido cartografado. Esta via faz a ligação do Caminho das Tropas entre os rios dos Cachorros e Marombas. A abertura desta rota havia sido iniciada naquela época, sendo mencionada a sua construção também na década de 1840.

⁷⁶ Foi Ajudante de Ordens do Governador e Capitão General Antonio José da Franca e Horta em 1802. Como Coronel fez parte do governo provisório da Província de São Paulo em 1821 (TAUNAY, 1922, p. 7). Este governador foi o responsável pelo projeto de beneficiamento de 30 léguas do caminho, que será apresentado no subcapítulo seguinte (ver item 3. 5. 2. 1 Projeto de beneficiamento do caminho).



Figura 16 - Fragmento do “Mappa Chrographico da Provincia de São Paulo”, de 1837, apresentando a região entre Lages e a Serra do Espigão
 Fonte: Müller (1837), BMMA, C981.41.

Por último, apresenta-se o “Mappa Chrografico da Província do Paraná”⁷⁷ elaborado por João Henrique Elliott (ver figura 17), por volta de 1863. Este “assinala as estradas e caminhos; as zonas de matas e de campos, e a localização de grupos indígenas. Rede hidrográfica abundante, principalmente na representação do Tibaji e Ivaí” (ADONIAS, 1993, p. 299).

Neste mapa, o caminho é representado por uma linha vermelha contínua, apresentando o Caminho das Tropas, trecho entre Lages (SC) e Itapetinga (SP). Para a área de pesquisa, há somente a porção entre os rios Caveiras e Canoas, sendo somente sinalizada a localização da Freguesia de Lages.

Os registros parecem desaparecer da cartografia, dando lugar à identificação da localização dos passos, conforme o apresentado nas figuras 30 e 31.

As formas de representar as redes viárias variam conforme o autor, a escala e a área abrangida pelo mapa. Mesmo não tendo sido possível analisar todos os elementos que abrangem a confecção de um mapa, pode-se constatar que as rotas traçadas do Caminho das Tropas não sofreram alterações consideráveis no seu itinerário, assim como a localização da Vila de Lages e dos registros ou guardas.

⁷⁷ Pertence ao acervo da Mapoteca do Itamaraty, Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro.

Todavia, os documentos existentes apontam que o traçado do Caminho, ao longo dos séculos XVIII e XIX, não deve ter sofrido grandes mudanças, pois no que se refere à área de pesquisa entre os rios Pelotas e Canoas, esta é sempre descrita e representada cartograficamente da mesma forma.

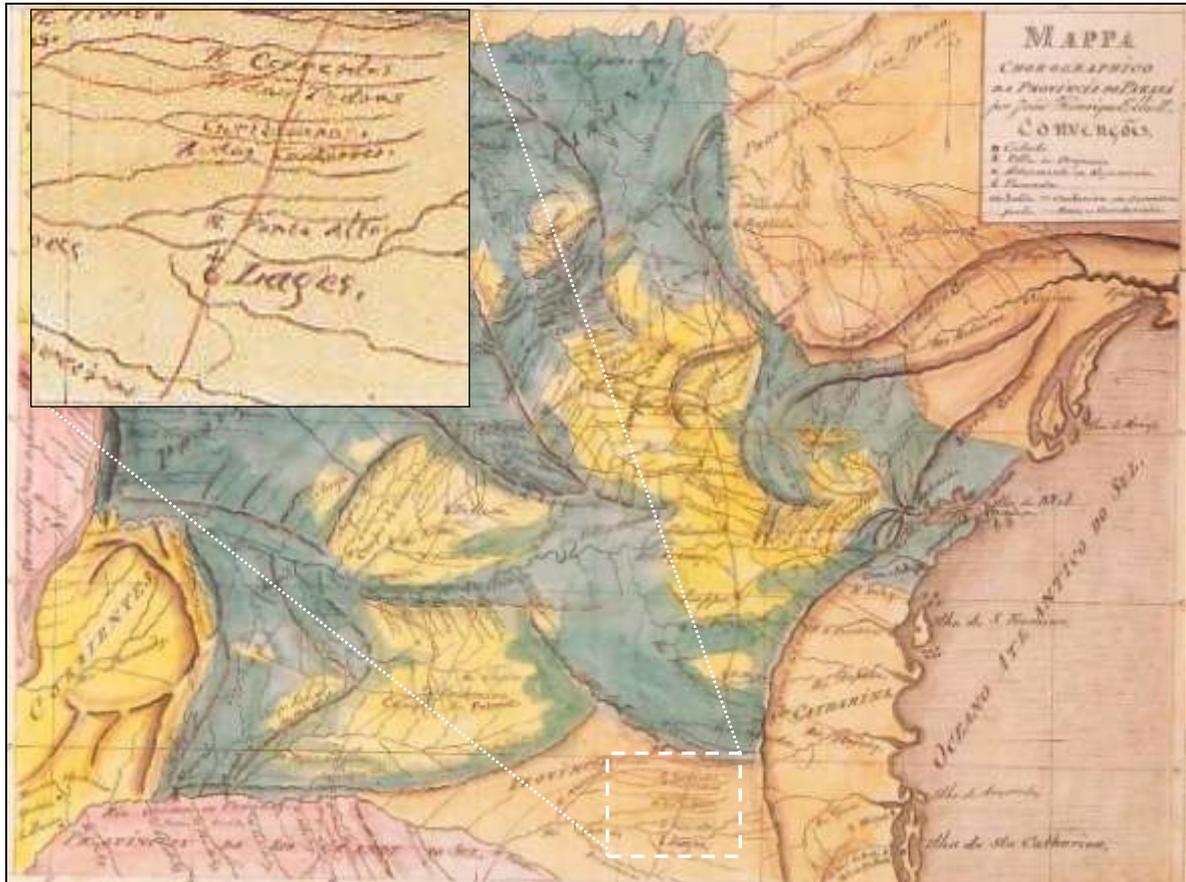


Figura 17 - Visão geral e detalhe do “Mappa Chrografico da Província do Paraná”, de 1863
 Fonte: João Henrique Elliott (1863 In: ADONIAS, 1993, il. n.º. 222).

O quadro 10 sintetiza as referências geográficas mencionadas pelas representações cartográficas dos séculos XVIII e XIX. Nesta comparação, constata-se que muitos locais mencionados se mantêm ao longo de dois séculos.

Por fim, cabe indicar um aspecto não estudado neste trabalho, mas que seria de grande interesse para a análise dos caminhos antigos do Brasil meridional: comparar as rotas, as toponímias assinaladas, as redes hidrográficas atravessadas, os acidentes topográficos mencionados de um mesmo caminho em diferentes produções cartográficas; buscando identificar semelhanças e diferenças, ou mesmo a permanência de alguns designativos na cartografia atual.

Soares (1738)	Colombina (ca. 1756)	Baptista (ca. 1766)	Córdoba (1780)	Bulhões (1781)	Costa (1787)	Montezino (1791-92)	Ferreira (1793)	Müller (1837)	Elliot (1863)	Almeida (1868)	Desconhecido (1885)
	Rº das Canoas		Rº das Canoas	R. das Canoas	paço do rio canoas	R. das Canoas	R. das Canoas	R. das Canoas	Rio das Canoas	R. das Canoas	R. das Canoas
			G. ^{da} e Registo de S. Jorge		guarda e Registo	Registo	Registo				
		Lages	V. das Lages	Villa das Lagens	vila das Lagens	Das Lages	Vila das Lages	V ^a das Lages	Lages	Lages	Lages
Rº d' Caveiras		Rº das Caveiras	Caveiras	R. das Caveiras	Arroio Caveiras	R. das Caveiras	R. das Caveiras		R. Caveiras	R. Caveiras	R. Caveiras
					Rio Lageado						
										R. Lavatudo	R. Lavatudo
	Rº do Inferno	Rio das Pelotas	R. Pelotas	R. das Pelotas		R. das Pelotas	R. das Pelotas			R. Pelotas	R. Pelotas
										Passo do Pelotas	Passo do Pelotas
				Guarda do Rezisto pertencente ao Governo do R. Grd. ^e		Registo	Registo			S. Victoria	S. Victoria

Quadro 10 - Relação comparativa das referências geográficas segundo a produção cartográfica dos séculos XVIII e XIX

3. 3. 3 Tempo e distância de viagem

Os documentos analisados neste estudo forneceram diversas informações referentes à distância e ao tempo de deslocamento entre os locais mencionados. Para a realização desta pesquisa, buscou-se apresentar principalmente aqueles referentes à área objeto de investigação.

A primeira referência de distância que se tem é de Cristóvão Pereira de Abreu. Em carta dirigida ao Governador da Capitania de São Paulo, Antônio da Silva Pimentel, em 14/05/1734, escreveu sobre a viagem que vinha fazendo. Nesta época, o autor encontrava-se na Vila de Paranaguá e descreveu os chamados Campos de Curitiba. Referindo-se às distâncias percorridas, relatou que:

Contando as marchas das Tropas desde a praya em o hê os Curitibaos forão 16 dias, e dos Curitibaos as primeiras Fazendas 10, pellas muitas voltas que dá, mas aqui hã pessoas que vierão em minha Comp.^a que segurão hindo escoteyros, e a pê por ce na Laguna em menos de 20 dias e com mais facilidade se ce fizerem alguns atalhos, que depois observei, e o principal he nos Campos dos Curitibaos, deixar o Caminho, e hir por fora buscar as Fazendas da Curitiba, que estão mais para fora, que as 1.^{as} sera quando muito 4 dias, e hir entrar no que vai p.^a Sam Paulo, 5 ou 6 mais a diante, da dita Villa, com o que não so se atalha muito, mas sem duvida será melhor Caminho. (AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, 1735, fl. 1 v., sublinhado pelo autor)⁷⁸.

O autor do “Itinerário da Cidade de S. Paulo para o Continente de Viamão” (AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5112) descreve que para percorrer o trecho entre os rios Canoas e Pelotas, eram 36 léguas de viagem, sem cômodo e local certo de pouso. Conforme o cálculo do próprio autor deste itinerário, viajava-se diariamente em torno de 6 léguas. Dividindo a distância total pela média de deslocamento, logo, esta distância representaria aproximadamente 6 dias de viagem. Segundo Oliveira Diniz e Villela (2007, p. 1), cada légua equivale a 5.555,55 m ou 5,5 km de extensão, sendo assim, o trecho de 36 léguas totalizaria 199,9 km.

O Alferes Antonio José da Costa, quando realizou a exploração e abertura da picada a partir da Ilha de Santa Catarina até o “sertão da terra firme”, chega ao Registro do Rio Canoas e a Vila de Lages. Deste passo, segundo sua estimativa “[...] á vila das Lagens, q.’ fica daquele rio para o Sul de 5 p.^a 6. Legoa [...]”⁷⁹. A

⁷⁸ Documento manuscrito: CARTA do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), Antônio da Silva Caldeira Pimentel, para (D. João V), [...]. Lisboa Ocidental, 21 de janeiro de 1735. Anexo: 2 cartas. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1058, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7, 7 v. e 8.

⁷⁹ Documento manuscrito: ITINERÁRIO da cidade de São Paulo, para o continente de Viamão, feito por um prático. (s.l./ n.d). AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5112, folhas 5, 5 v., 6, 6 v, 7, 7 v. e 8.

distância entre o rio Canoas e a Vila de Lages representava assim em torno de 27,5 km a 33 km. Atualmente, esta distância é de aproximadamente 30 km.

Em outro documento, encontra-se a referência sobre o tempo necessário para percorrer o trecho do caminho entre o Registro Santa Vitória, no rio Pelotas, até a Vila de Lages, que distam atualmente aproximadamente 85 km. Este documento, datado de 7/12/1817, descreve a marcha realizada no sentido contrário, ou seja, da Vila de Lages para o referido registro, para a qual foram necessários três dias de viagem:

Deu parte a V Ex.^a que no dia **tres do corrente marchei da Villa de Lages** com o Corpo de meu Comando, e **cheguei nesta Gd.^a de Santa Victoria no dia de ontem** [6/12], onde encontro todas as providencias de monicio de boca, e duas Pipas de Agoas ardentes, settecentos cavalos, que mandou o Ex.^{mo} Snr.^o Marques de Alegrete aprontar pello Sarg.^{tomor} Commandante deste Registo, e destrictos João Jozé Palmeiro [...]. (AESP, 1817, fl. 1, grifo nosso)⁸⁰.

Entretanto, deve-se relativizar este dado, pois trata-se da marcha de um pelotão militar e não de uma tropa de animais arriados ou cargueiros⁸¹. Porém, é uma referência ao tempo de viagem neste trecho.

Conforme se constata na comparação realizada entre os diversos documentos textuais e cartográficos, de acordo com o apresentado no quadro 11, há alguns dados ricos, fornecendo até informações a respeito das distâncias e dos pousos.

Os primeiros e mais antigos registros que se têm sobre o Caminho das Tropas, fornecem mais informações descritivas, pois naquela época provavelmente poucos conheciam a região, precisando-se, assim, de mais subsídios para a viagem.

O tempo e a distância estimada de viagem entre os rios Canoas e Pelotas, pelos documentos de época, conforme apresentado no quadro 11, seria algo em torno de 36 léguas e 4 dias de percurso. Convertendo-se as léguas em quilômetros, o percurso representaria aproximadamente 198 km. Atualmente, o mesmo percurso corresponde a algo em torno de 120 km.

⁸⁰ Documento manuscrito: OFÍCIO de Felisberto Joaquim de Oliveira Cesar, Capitão Comandante ao Conde de Palma, Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo, [...]. Acampamento da Guarda de Santa Vitória, 7 de dezembro de 1817. AESP, ordem CO 0352, caixa 102, Ofícios Mogi Mirim, Goiás, Paraná, Sorocaba, Cunha, Taubaté, Araçoriguara, Iguape, Santa Catarina. 1807-1817, pasta 04, documento 35, folhas 1, 1 v. e 2.

⁸¹ Cargueiro: “animal arreado com cangalha e bruaca” (FLORES, 1998, p. 85), ou seja, animal de carga.

Roteiro - 1745	Jornada - meados XVIII	Mapa - ca. 1766	Itinerário do Prático - ca. 1773		Trânsito - 1775		Expedição e mapa - 1787		Ofício - 1817	
Local	Local	Local	Local	Distância	Local	Distância	Local	Distância	Local	Distância
Rio das Canoas	Rio das Canoas	R° das Canoas	R.° das Canoas	4 léguas	Rio das Canoas	6 ½ léguas	paço, e guarda do rio canoas, Registo	5 a 6 léguas		
Arroio dos Porcos										
Arroio das Pombas			Ribeirão e Campos das Pombas	5 léguas		1 dia de viagem		1 dia de viagem		
Arroio do Campo										
Tributos			Tributos e Taperas antigas	6 léguas		Villa Nova das Lages	Morros dos Tributos			
	Sittio chamado Lagens	Lages							vila das Lagens	
Rio das Caveiras	Rio das Caveiras	R° das Caveiras	Rio das Caveiras	5 léguas			Arroio Caveiras			
Campo e arroio Ventura da Silveira										
Bocaina das Lages				5 léguas						
			Tapera do defunto Carvalho, m. ^{tas} fazd. ^{as} de gado							
Arroio do Morro Alto				5 léguas						
Pouso do defunto Xavier										
Campos das Lages				6 léguas						
			R. das Pelotinhas						Rio Lageado	
			Carahá	5 léguas						
Rio Grande do Inferno	Rio das Pelotas	Rio das Pelotas	R.° das Pelotas							
TOTAL			-	36 léguas						

3 dias de viagem

Quadro 11 - Relação comparativa das referências geográficas e distâncias de percurso segundo as fontes primárias

Todavia este dado precisa ser comparado e avaliado com outras variáveis. A condução de animais com carga, ou mesmo de uma grande manada de gado ou mulas xucras, deveria levar muito mais tempo que uma tropa de militares, que utilizava animais treinados, como o cavalo por exemplo. Atravessar animais e cargas nos diversos rios e arroios da região era, sem dúvida, uma atividade que exigia um tempo considerável para ser executada e que poderia ter contratempos.

Poderia se acrescentar ainda, nessas jornadas, os vários percalços que poderiam atrasar consideravelmente uma comitiva de animais, tais como chuvas, rios cheios e áreas de atoleiros. Além disso, as tropas também precisavam descansar, pastar e beber água. Tais necessidades diárias demandavam tempo e locais propícios ao longo do percurso.

Segundo Katinski (1980, p. 16): “até meados do século XIX a velocidade máxima de escoamento da produção se fará pelo ritmo da tropa de burros, ou seja, de 12 km por hora”. Contudo, este cálculo deve ser relativizado para a região da Coxilha Rica, pois as condições ambientais do lugar também influenciavam em muito o rendimento da marcha e do deslocamento de uma tropa. Encostas com aclives, áreas brejosas e travessias de rios deveriam consumir muito mais tempo e energia. Além disso, outro fator da paisagem deve ser considerado: o solo extremamente pedregoso com afloramentos de rochas expostas, as chamadas lajes de pedra.

O historiador Aujor Ávila da Luz assim descreveu as longas viagens dos tropeiros: “É preciso não ter pressa. A caminhada é marcada pelo passo da alimária, a seis léguas por dia, ou mais lenta ainda, pelo passo pesado do boi gordo [...]”. (LUZ, 1952, p. 53-54).

No que se refere ao peso da carga transportada por mulas, têm-se duas indicações de capacidade transportada por muares. Conforme Botelho e Reis (2002, p. 310), uma mula transportava em média 150 quilos de produtos. E, de acordo com Diniz e Villela (2007, p. 5), a carga de um burro cargueiro era composta de 2 bruacas⁸², o equivalente a 2 sacos de 60 kg, ou 8 arrobas, ou 120 kg.

O documentário “Os Tropeiros”, realizado pelo programa Globo Rural, da emissora Rede Globo de Televisão, é bastante ilustrativo sob o ponto de vista empírico, vivenciando a prática da marcha de uma mulada, pois reviveu uma

⁸² Bruaca: “Pode ser considerada uma mala ou saco de couro cru, com o pelo para fora, isto protege a mercadoria da chuva. Usada para transporte de mercadorias em mulas cargueiras.” (VELHO, *et al.*, 2008, p. 50).

tropeada conduzindo 40 mulas de Cruz Alta (RS) até Sorocaba (SP) em 2006 (GLOBO, 2006).

Nesta reportagem, a média de marcha que fizeram nos Campos de Cima da Serra foi 12 km em 2 horas, porque “[...] o tráfego pela Coxilha Rica foi pesado para as mulas. Com um terreno pedregoso e lascas alojando-se nos seus cascos, o trajeto foi desgastante” (RIBEIRO, 2006, p. 63).

A equipe do Globo Rural, do ponto de partida na cidade de Bom Jesus, a travessia no rio Pelotas (Passo Santa Vitória) e a chegada na cidade de Lages, precisou de 4 dias de marcha. Finalizada a travessia no trecho da Coxilha Rica, foi realizada uma parada da tropa em Lages, pois era o momento de checar os cascos dos animais e ferraduras: “Sobretudo por causa do desgaste no pedregal da Coxilha Rica, a maioria das ferraduras precisou ser substituída” (*ibid.*, p. 66).

Em outra aventura pelo Caminho das Tropas feita a cavalo (KAISER, 2006, p. 69), no trecho entre as fazendas Limoeiro e São João, “de pouco mais de 20 km, foi feito em duas horas e meia”. Ou seja, a média de marcha a cavalo era de 7,9 km por hora, e chegaram ao máximo deslocando-se 50 km num dia. Entretanto, reconhece que as tropas “[...] avançavam em torno de 30 km por dia [...]”. (*ibid.*, p. 62).

Estas informações, ainda que recentes, nos fornecem alguns referenciais geográficos e ambientais sobre o que era o percurso da viagem na região dos Campos de Lages, especificamente no trecho objeto deste estudo.

Apesar de o tropeirismo ter sido uma atividade que atravessou mais de dois séculos, há mais de 50 anos não passam tropas pela região como outrora; o trecho localizado na Coxilha Rica, no que tange às condições das suas estradas, continua em estado precário, sendo um percurso lento e que exige muito tempo de deslocamento.

3. 3. 4 Pousos

Os pousos eram os locais que os tropeiros utilizavam para descansar homens e animais, durante as jornadas. As paradas para recomposição da tropa poderiam ocorrer na metade do dia, para a sesteada, ou à noite, para o pernoite.

Normalmente, os pousos eram realizados em locais que favoreciam a permanência das tropas: espaços com ou sem acidentes naturais, próximos a fontes de água, local de pastagem, ou nos alargamentos dos corredores. As paradas para descanso, principalmente para o pernoite, poderiam ser ao relento, em barracas ou em ranchos e galpões.

Nesta pesquisa, procurou-se também listar quais os dados disponíveis que indicassem os locais de pouso (ver quadro 12), a fim de saber quanto tempo durava o percurso pela região. Os pousos representavam o fim de uma jornada vencida, ou seja, algo equivalente a um dia de percurso.

Este quadro é bastante elucidativo, dando a ideia de que foram oito pousos e, portanto, pelos menos o mesmo número de dias para percorrer o trajeto entre os rios Pelotas e Canoas. Conforme menciona o roteiro de 1745, ao chegarem nos campos de Lages fora feita uma longa parada que durou entre agosto e 17 de setembro, totalizando em torno de 48 dias.

Diz-se que as atuais cidades existentes na região cresceram em locais de pousos e que estes lugares estão aproximadamente equidistantes em 30 km, o que equivaleria a uma jornada de viagem (KAISER, 2006, p. 62).

Roteiro - 1745		Itinerário do Prático - Ca. 1773	
Local	Condições de pouso	Local	Condições de pouso
Rio das Canoas	Pouso no campo	R.º das Canoas	Não há pouso certo, nem cômodo, tudo deve vir de Curitiba
Arroio do Campo	Pouso no campo		
Tributos	Pouso no campo	Tributos e Taperas antigas	
Rio das Caveiras		Rio das Caveiras	
Campo e arroio Ventura da Silveira	Pousaram		
Bocaina das Lage	Pouso no campo		
		Tapera do defunto Carvalho	
Arroio do Morro Alto	Pouso no campo		
defunto Xavier	Pouso		
Campos das Lages	Pousaram		
		R. das Pelotinhas	
		Carahá	Não há cômodo
Rio Grande do Inferno		R.º das Pelotas	
TOTAL	8	-	

Quadro 12 - Lista de locais e condições de pousos segundo as fontes primárias
Fonte: Roteiro de 1745 (BARROSO, 1995, p. 40-44) e Itinerário do Prático⁷⁹.

Contudo, o trecho entre o rio Pelotas e Lages era uma paisagem que tinha também outras finalidades. Representava um local abundante em campos e, portanto, em pastagem. Em função disso, a parada costumava ser maior para

descansar e recuperar os animais depois da longa e desgastante travessia do vale do rio Pelotas, vencendo algumas descidas e subidas até alcançar o planalto novamente com os campos de altitude. Segundo Kaiser, “[...] os animais precisavam recuperar forças, havia alguns lugares em que eles faziam pausas mais longas para recuperar o rebanho, escolhidos porque tinham os melhores campos.” (*ibid.*, p. 62-63).

A região dos campos de Lages reunia características ambientais importantes para o Caminho das Tropas: um relevo de amplos campos com suaves coxilhas onduladas, cobertura vegetal abundante de gramíneas e leguminosas, “capim mimoso”, propício para a pastagem, e era entrecortada por diversos cursos de água como banhados, córregos, lajeados e rios que formam a bacia do Rio Pelotas, fornecendo aguada durante todo o percurso. Nestes campos nativos, os animais poderiam se recuperar antes de seguirem com a viagem.

Por outro lado, buscaram-se subsídios na iconografia e nos relatos de viajantes e ex-tropeiros sobre as formas de pousos, os locais, a infraestrutura e a tralha doméstica, apontando quais seriam os vestígios arqueológicos que poderiam ser encontrados nestes espaços e como eram estes locais.

Os pousos ao relento e os sob barraca eram realizados em locais que não dispunham de estruturas construídas para o pernoite, ou quando, por algum motivo, a comitiva atrasava e não conseguia chegar a um local determinado de pouso no trajeto.

A aquarela "Acampamento noturno de Itararé" do francês Jean Baptiste Debret, realizada em 1827, é uma imagem célebre e bastante ilustrativa (ver figura 18). Juntamente à iconografia, acompanha o seguinte texto explicativo:

Embora exausto por uma penosa marcha sob a influência do excessivo calor, o viajante no Brasil deve ter ainda força de cuidar atentamente todas as noites do preparo do pouso no meio das inúmeras florestas, sempre tão longas para se atravessarem. Terminado o dia, ele acende o fogo, em seguida constrói uma tenda com os couros que servem para cobrir a cargas das bestas, reservando alguns, entretanto, para colocar no chão, onde lhe cabe dormir, envolvido no seu manto. Pode também construir um abrigo feito de um teto de folhagem prolongado até o chão e cuja parte superior se apóia num varapau amarrado a duas árvores à altura de quatro e cinco pés; [...]. Junta o viajante, depois, seus animais, formando uma cerca em torno do pouso; a fogueira, alimentada durante toda a noite, preserva-o dos animais ferozes e clareia ao mesmo tempo o lugar para a guarda, revezada de quando em quando.

Mais difícil ainda se faz o acampamento do viajante isolado no meio dos campos dos confins das províncias de São Paulo, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Nesses desertos ele é obrigado a acampar atrás das canastras e dos arreios de seus animais, amarrar seu cachorros nos cantos da fortaleza e conservar durante toda a noite uma guarda exterior ao pé da fogueira, cujo clarão a onça teme.

Assim cercado de ameias, e com as armas carregadas, esse comerciante nômade, protegido da chuva e da umidade do terreno por dois couros de boi,

enrolado no seu poncho, esquece um momento as fadigas de uma viagem longa e não raro perigosa, enquanto os burros pastam em liberdade, a pequena distância. (DEBRET, 1989, p. 112).

Nesta descrição, fica claro como os tropeiros improvisavam um abrigo no meio do campo, juntando as bruacas, canastras⁸³ e jacás⁸⁴, formando um reduto quadrado, cobrindo-as com couro para protegê-las. Nesta imagem, os animais estão soltos, pastando nas proximidades do acampamento. A vigilância é realizada por um sentinela armado sentado junto ao fogo e por cachorros atados nos cantos do acampamento.

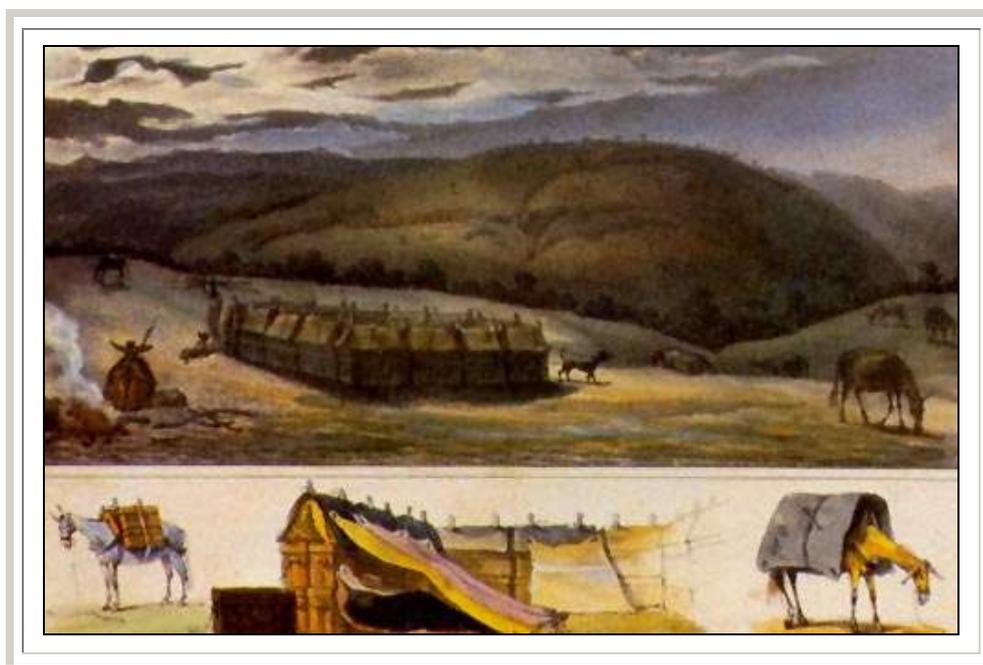


Figura 18 - "Acampamento noturno de Itararé", 1827
 Fonte: Jean Baptiste Debret (1989, tomo II, estampa 73, prancha 26).

Na segunda parte do desenho, detalhe do acampamento, o mesmo autor menciona que:

O desenho número 2 representa o interior do acampamento e mostra a posição do viajante adormecido. Examinando-se os dois burros, um dos quais está carregado com quatro canastras e o outro cuja carga está inteiramente recoberta com o couro destinado a preservá-lo do sul e da umidade da chuva, tem-se uma idéia exata dos materiais utilizados na construção do acampamento noturno de um viajante nos campos do Brasil. (DEBRET, 1989, p. 112-113).

⁸³ Canastra: "Mala de madeira forrada de couro, com duas alças para prendê-la na cangalha da besta cargueira" (FLORES, 1998, p. 85).

⁸⁴ Jacá: Cesto "utilizado para transportar mercadorias no lombo de mulas, principalmente grãos. Feito de taquara trançada". (VELHO *et al.*, 2008, p. 50).

O missionário norte-americano Daniel Kidder (1980), em viagem pela região sudeste do Brasil, em 1839, também descreveu este tipo de acampamento ao relento e dá a sua explicação para o seu uso:

É frequente acamparem no relento, à procura de melhores pastagens para as alimárias. Empilham então em linha, no chão, os jacás de açúcar, café ou qualquer outra carga, cobre-nos com couros e cavam um sulco em volta da pilha para evitar que seja danificada por algum aguaceiro repentino. O fato de grande maioria dos que viajam pelo interior do Brasil preferir esta espécie de acampamento, provém, em grande parte, da escassez de melhores acomodações. (KIDDER, 1980, p. 196).

Outra gravura com exemplo semelhante é a do viajante inglês Alexander Caldcleugh que viajou pela América do Sul entre 1819 e 1821. No Brasil, passou pelo Rio de Janeiro e Minas Gerais. No Rio da Prata, em 1821, o viajante registrou um acampamento na área dos pampas ou da campanha em campo aberto, formando um cercado com a tralha carregada pelos cargueiros como as bruacas e canastras (ver figura 19).



Figura 19 - Acampamento de tropeiro ao relento nos campos na região do Rio de la Plata em 1821
Fonte: Alexander Caldcleugh (1943, p. 3).

No centro, estão os tropeiros ao redor da fogueira, assando um churrasco à maneira campeira, no qual os espetos feitos de madeira com pedaços de carne são fincados em pé no chão ao redor da brasa da fogueira. Ao fundo da imagem, veem-se alguns cavaleiros atrás de alguns animais num carroção.

Os pousos com barracas ou toldos eram bastante usados pelos tropeiros na

improvisação de um abrigo para pernoitar. Montava-se uma estrutura com estacas de madeira e a cobertura poderia ser feita de couros, folhas, tecidos e, mais recentemente, de lonas. Os abrigos eram construídos com poucos materiais, alguns carregados pelos viajantes e outros obtidos no próprio local do acampamento, o que facilitava a mobilidade e a montagem conforme as necessidades do pouso.

Na ilustração de Noel Aimée “Acampamento nas planícies de Guanambi” (ver figura 20), datada de 1845, observa-se um abrigo feito provavelmente de couros ou com os arreames⁸⁵ da própria montaria, usados para encilhar um animal, como o baixeiro⁸⁶, ou então o ligal⁸⁷, usado sob os cargueiros (peças retangulares), sob o qual está protegida a carga transportada, mas que também poderia servir de resguardo noturno para os viajantes.

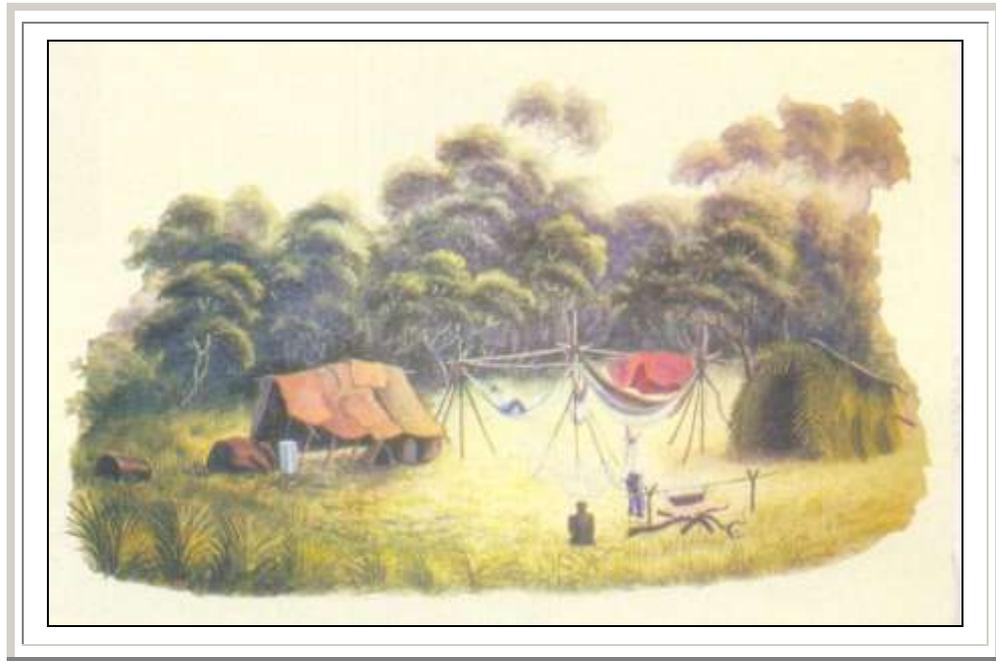


Figura 20 - “Acampamento nas planícies de Guanambi”, 1845
 Fonte: Noel Aimée (In: GLOBO RURAL, II, p. 5).

As redes dos viajantes foram colocadas em estruturas de esteio, formando um quadrilátero onde estão estendidas. Uma cobertura foi arranjada sobre as

⁸⁵ Arreame: “Conjunto de peças/aperos usados para encilhar um animal de montaria, de carga e/ou de tração”. (VELLHO, *et al.*, 2008, p. 50).

⁸⁶ Baixeiro: “Espécie de manta de lã usada para proteger o lombo d’o animal cavalari ou muar de pisaduras, usado em baixo da cela, nos animais de montaria ou por baixo da cangalha, nas mulas de carga.” (VELHO *et al.*, 2008, p. 50).

⁸⁷ Ligal: “Retângulo de couro cru de bovino ou suíno, [...] usado sobre a bruacas para proteger da chuva a mercadoria transportada. O pelo do couro deve ficar para fora, isto confere mais proteção contra a chuva.” (VELHO *et al.*, 2008, p. 51).

redes, abrigando os tropeiros durante o pernoite.

Na extremidade direita da ilustração, há outro abrigo com um toldo feito de galhos, provavelmente de alguma palmeira. Na fogueira, há uma estrutura de jirau formada por uma vara horizontal, apoiada em forquilhas, onde está pendurada uma panela de ferro oval com alça.

Outra ilustração de época é a de Ettore Marangoni, retratando os tropeiros às margens do rio Sorocaba no município de mesmo nome, em São Paulo, durante uma feira (ver figura 21). No canto direito desta gravura, há três barracas cobertas com o que parece ser uma peça inteira, um tecido ou couros costurados. À beira de uma das barracas, estão dois tropeiros preparando uma refeição na fogueira.

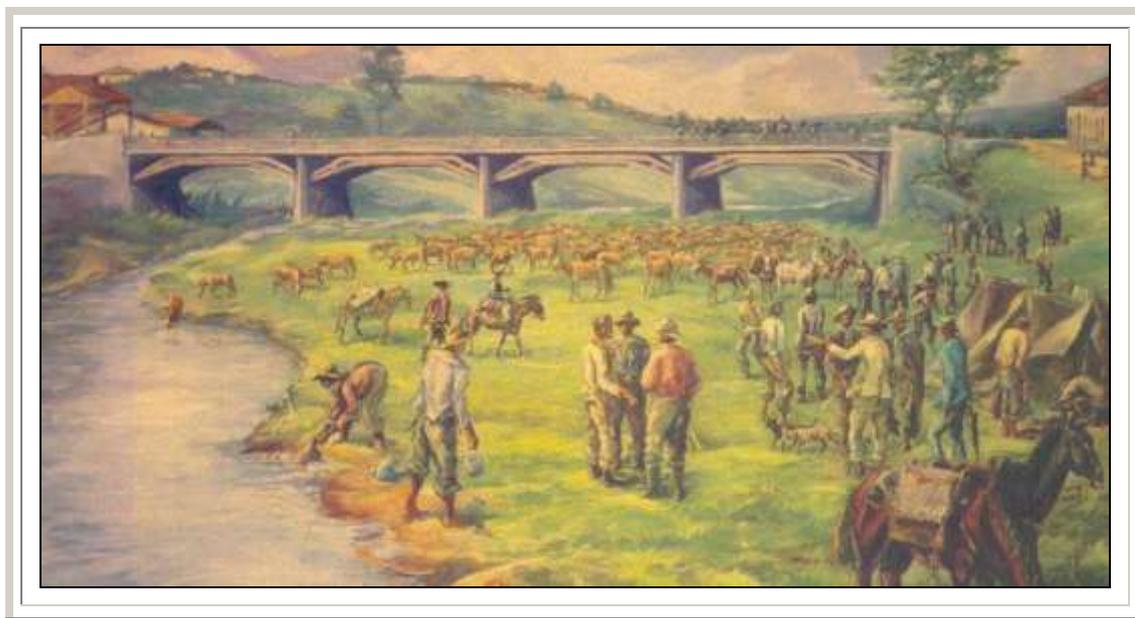


Figura 21 - Acampamento de tropeiros em tendas às margens do rio Sorocaba
Fonte: Ettore Marangoni (In: GLOBO RURAL, III, p. 4).

Goulart (1961) descreve em detalhe como era um acampamento, que no linguajar dos tropeiros era conhecido como bater-estaca. Este tipo era usado quando a tropa não alcançava o pouso certo no fim do dia, obrigando o grupo a acampar ao relento e “bater-estaca à beira de algum córrego”:

A serventia das estacas é para prender os animais. Nessas ocasiões as providências diferem daquelas comuns nos pousos.

Encostada a tropa e descarregada a carga, é preciso evitar a surpresa de algum temporal; então, os volumes são arrumados em terreno levemente inclinado, abrindo-se em derredor de arrumação um rêgo pouco profundo para escoamento das águas em caso de chuva. Por sobre a carga estendem-se os couros ficando os volumes devidamente resguardados.

A precariedade dos caminhos e outros contratempos inesperados, não raro impediam tropas de alcançar os pousos obrigando-as ao encôsto.

Via de regra nenhum tropeiro encosta sua tropa, ou bate-estaca, sem

primeiro atravessar o córrego mais próximo; êsse cuidado era ditado pela possibilidade de advir chuvas durante a noite e o pequeno fio de água engrossar e se transformar num obstáculo no dia imediato. Essa providência, comum a todos os dirigentes de tropas, permitia a quem observasse os vestígios de um acampamento saber a direção da marcha de uma tropa.

Quando ocorria o acampamento, ou encôsto, os camaradas eram obrigados a procurar troncos de árvores, apontá-lo e fincá-los no chão para nêles amarrar os animais; mesmo que encontrassem estacas já fincadas, a operação se reproduzia. (GOULART, 1961, p. 147).

Quando encontravam um rio cheio no percurso, havia a necessidade de pousar e aguardar, conforme descreve o historiador Luz:

[...] o pouso é mais demorado. Arma-se as barracas próximo de um capão ou abriga-se em alguma tapera abandonada, protege-se a carga e solta-se a animalada. Faz-se o fogo no chão para preparar o café ou a comida e improvisa-se a cama com a “carona”, os “enxergões” e os pelegos, servindo o duro lombilho de travesseiro. (LUZ, 1952, p. 53-54).

As informações orais obtidas junto de ex-tropeiros mencionam o uso frequente de barracas nos primórdios dos pousos, característica do tropeirismo no século XX, conforme informado pelo ex-domador, tropeiro e taipeiro João Vieira de Araújo⁸⁸, de Lages:

Os pousos (descanso) inicialmente eram barracas de pano que eles próprios conduziam na carga. Somente mais tarde surgiram os galpões onde era oferecido o pernoite, o pasto para os animais e a comida [...]. A cobrança do pouso era feita por cabeça de animal que o tropeiro conduzia e estava tudo incluído no preço [...]. (SANTOS *et al.*, 1988).

O tropeiro Ernesto Ferreira⁸⁹, de Bom Jesus (RS), também menciona que no caso de tropas de gado vacum “[...] as mulas transportavam o comboio, levando a alimentação, alguns levavam barracas, cobertas, isto é, o necessário para o tropeiro durante a viagem” (In: SANTOS *et al.*, 2004, p. 593). O mesmo entrevistado informa que “os pousos em geral eram feitos em barracas, nos corredores, e sempre nos mesmos lugares, a não ser que houvesse algum contratempo. Alguma rês se extraviasse, ou até mesmo, o mau tempo” (*ibid.*).

Outra informante, Olga Tietböhl Jacoby⁹⁰, que acompanhava a tropeada de

⁸⁸ João Vieira de Araújo (João Adão), com 84 anos quando da entrevista em 1986. Nascido em Lages, começou como madrinheiro aos 7 anos. Fazia o percurso Campo Belo, Coxilha Rica, São Joaquim, descendo a Serra do Doze. (In: SANTOS *et al.*, 1988).

⁸⁹ Ernesto Ferreira, nascido em 1920 na Fazenda Nova, atual município de São José dos Ausentes (RS), morador de Bom Jesus (RS) foi entrevistado em 28/04/2002 por Maristela Paim Lemos de Lemos e Vera Lúcia Goulart Borges (In: SANTOS *et al.*, 2004, p. 593).

⁹⁰ Olga Tietböhl Jacoby nascida em 1914 em Capão Alto, Bom Jesus (RS), entrevistada em 28/04/2002 por Maria Luci Castilhos e Anelise Dutra Santos (In: SANTOS *et al.*, 2004, p. 596).

seu avô, menciona que “os pousos eram feitos em galpões, em barracas de pano, armadas, de preferência, perto de rios” (In: SANTOS *et al.*, 2004, p. 596).

Outro tropeiro, Nelson Antunes Osório⁹¹, que tropeou entre 1917 e 1935, descreve que “o pouso era em barracas, estas feitas com sacos de farinha de mandioca [...]” (In: SANTOS *et al.*, 2004, p. 599).

Um dos raros registros fotográficos sobre a utilização de barracas no descanso de tropeiros foi feito na década de 1920 em Bom Jesus (RS). Nesta foto, observa-se uma tropa acampada numa clareira com uma barraca no fundo e as mulas estacionadas ao redor (ver figura 22).



Figura 22 - Acampamento de tropeiros em Bom Jesus em viagem para abastecer o Hotel de Dona Tereza Baroni, chefiados por Jose Baroni, década de 1920
Fonte: Acervo Museu e Arquivo Público Municipal de Bom Jesus (RS) (In: SANTOS *et al.*, 2004, p. 652).

Outra forma de pouso encontrada na documentação primária, era a realizada em ranchos, uma espécie de habitação rústica de campo, aberta de todos os lados e coberta com palha, ou feita “com pilastras de madeira coberto de capim, que protegia os tropeiros e as mercadorias, num rústico dormitório” (FLORES, 1998, p. 6).

Daniel Kidder (1980) descreveu um rancho encontrado entre o Rio Pequeno e

⁹¹ Nelson Antunes Osório nasceu em 1910 na divisa entre Vacaria e Bom Jesus, residente em Lages (SC), foi entrevistado em 28/04/2002 por Cainara Mercí Sgarbi e Inara Borges da Silva Oliveira (In: SANTOS *et al.*, 2004, p. 599).

o Ribeirão Rio Grande, próximo a São Paulo, no caminho de Santos a São Paulo, em 1839:

[...] prosseguimos viagem até o Rio Pequeno e paramos num rancho construído à margem. [...] O rancho comum nada mais é que uma cobertura, ou antes um teto de sapé, sustentado por moirões, tendo inteiramente aberto o espaço que lhe fica por baixo. É propositalmente construído para abrigar os viajantes e suas dimensões dependem da liberalidade dos habitantes do lugar. Às vezes esses rústicos abrigos medem de 60 a 100 pés de comprimento sendo a largura proporcional. De raro em raro encontram-se ranchos fechados. (KIDDER, 1980, p. 195).

Na sequência, o autor detalha como era a organização interna do rancho: “Descarregam as mulas e empilham a carga e os arreios, às vezes em forma de quadrado dentro do qual deitam para repousar sobre peles estendidas no chão ou em redes” (*ibid.*). Estas características também são registradas na sua ilustração (ver figura 23), que retrata um rancho simples composto de teto em duas águas feito de estacas e coberto com sapé. No seu interior, observa-se somente um viajante descansando numa rede, com seus pertences ao lado. E ao fundo, há uma moradia, com telhado em duas águas, provavelmente do proprietário do rancho. Observa-se ainda o caminho, que passa na lateral do rancho, por onde passam cavaleiros.



Figura 23 - Registro de pousos em rancho no Caminho entre Santos e São Paulo, nas proximidades de São Paulo, 1839
Fonte: Daniel Kidder (1980, p. 195).

Outra característica abordada por este viajante foi a observação da existência

de terraplenos elevados do solo, com valas ao redor do rancho, para drenagem do terreno:

Em torno de nosso rancho no Rio Pequeno, a lama era extraordinariamente profunda. De fato, o chão tinha sido, aos poucos, cavado a vários pés de profundidade, de maneira que sob o rancho, o terreno dava a impressão de uma plataforma elevada. (KIDDER, 1980, p. 196).

Outro registro iconográfico é de Debret em “Campeiros proprietários de tropas da Província do Rio Grande do Sul” (ver figura 24), mostrando parte de um rancho com cobertura vegetal onde foram colocadas as cargas e os utensílios de montaria, como a cela e a cangalha⁹². Na lateral do rancho, observa-se uma meia parede feita de taquara. Ao fundo, está a tropa de mulas ainda arreada⁹³.

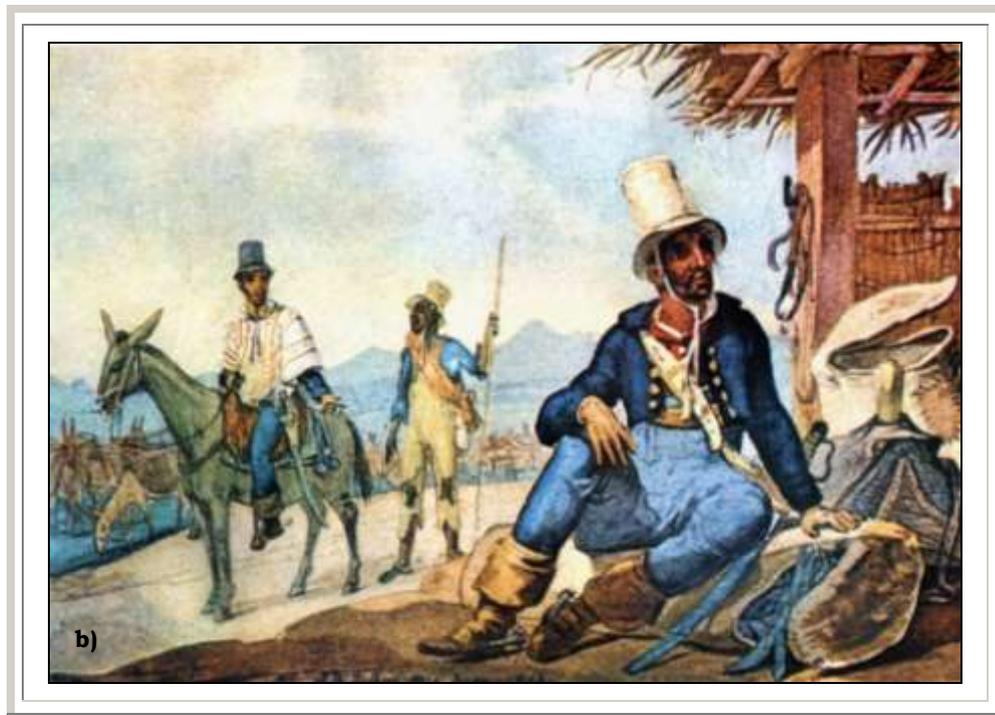


Figura 24 - Registro de pouso em rancho: “Campeiros proprietários de tropas da Província do Rio Grande do Sul”

Fonte: Jean Baptiste Debret, (1971, p. 83).

O pintor alemão Johann Moritz Rugendas (1998), que viajou no Brasil entre 1822 e 1825, pintou uma aquarela intitulada “Repos d’ une Caravanne” (ver figura 25). Trata-se de uma iconografia bastante detalhada de um rancho existente entre tantos que surgiram ao longo dos caminhos.

⁹² Cangalha: “Armação de madeira na qual se sustenta e equilibra a carga das bestas de um e outro lado delas”. (FLORES, 1998, p. 85).

⁹³ Mula arreada, que está encilhada com os arreios, e ainda carregada.

O rancho da ilustração é uma construção rústica com esteios sustentando um teto de quatro águas coberto com galhos de folhas secas. No centro estão colocadas as canastras, bruacas e surrões empilhados, além das celas e arreames. Ao redor das mercadorias, os tropeiros estão dispostos em cenas de lazer e descanso. No fundo da construção, à direita do rancho, está disposta uma rede, mostrando que alguns viajantes dormiam, enquanto que, na extremidade esquerda, outros estão deitados no chão sobre tecidos e mantas.

Observa-se que ao redor do rancho entre os esteios foram presas várias varas horizontais, que funcionam como jiraus, sobre os quais estão estendidos tecidos ou similares, bem como alguns objetos pendurados.

Trata-se de um rico registro do cotidiano de um pouso. São pelo menos 13 pessoas, entre negros e brancos, representadas em diferentes atividades desde o descansar, dormir, beber e tocar viola. Além disso, retrata também as atividades habituais de um pouso como ajeitar as mercadorias no rancho, buscar água e providenciar a refeição.

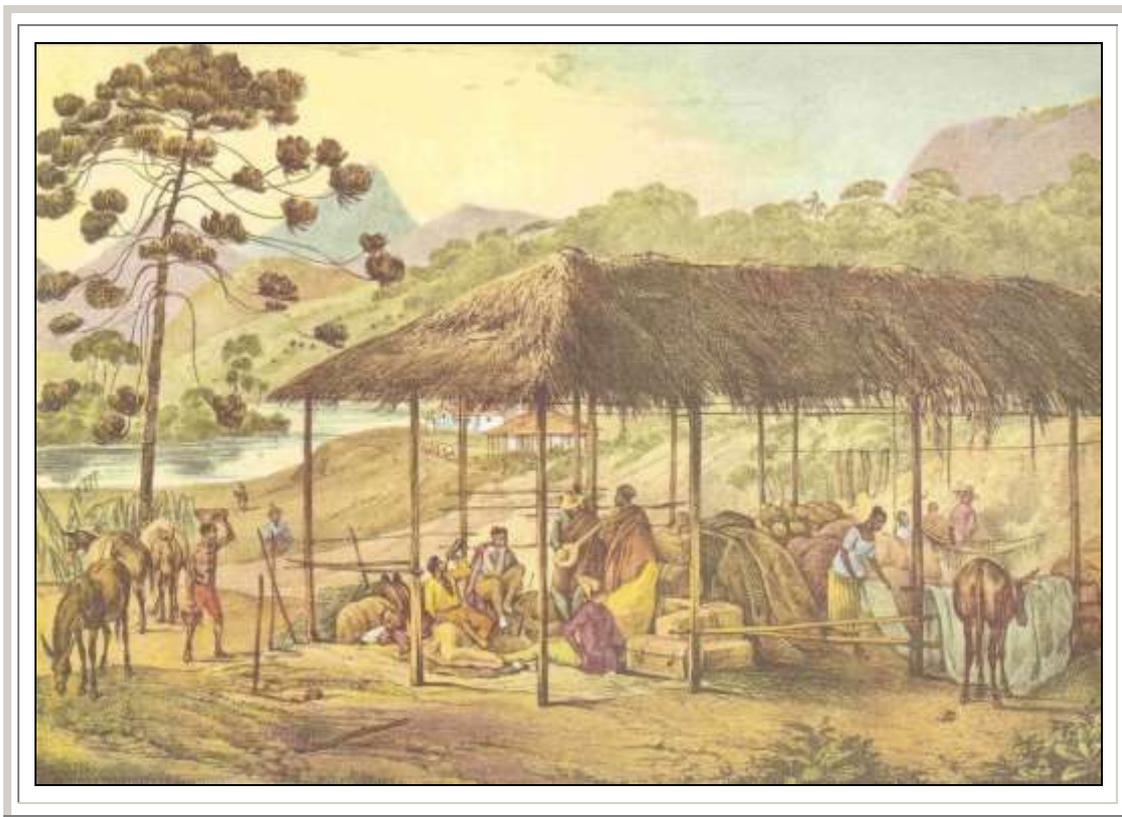


Figura 25 - Rancho de pousos de tropeiros: “Repos d’ une Caravanne”, 1822/1825
Fonte: Johann Moritz Rugendas (1998, pl. 19).

Há presença de escravos negros. Há uma mulher negra, raro registro em

pousos, que parece estar dobrando mantas ou lonas. Outro negro traz uma bacia, provavelmente com água, e uma panela com tripé.

Ao redor do rancho há algumas mulas, sendo duas ainda com os arreios e comendo no bernal preso ao focinho do animal.

Ao fundo do rancho, observam-se duas moradias, sendo uma com varanda e telhado de quatro águas, às margens do que parece ser um caminho e na extremidade direita de um rio. A paisagem na qual a cena está representada é montanhosa, em área florestada, com uma araucária em primeiro plano.

Do mesmo período é a pintura “Rancho de Tropeiro” do pintor britânico Charles Landseer (ver figura 26), que viajou no Brasil entre 1825 e 1827, registrando cenas cotidianas observadas em viagens realizadas pelo Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Pernambuco.

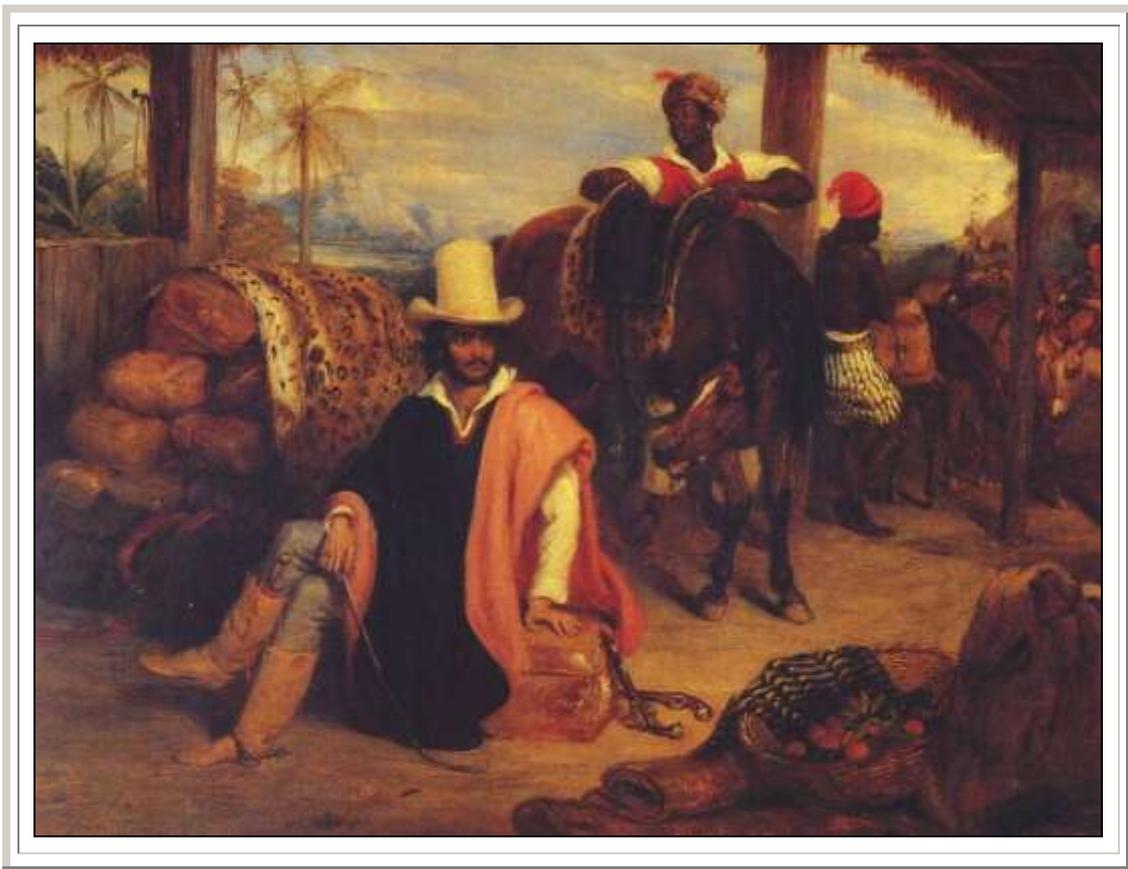


Figura 26 - Interior de um “Rancho de Tropeiros”, 1827
 Fonte: Charles Landseer (In: BELLUZZO, 1994, vol. II, p. 47, fig. 400).

Esta imagem retrata o interior de um pouso num rancho feito com esteios de madeira e cobertura de palha ou capim, com uma meia parede de madeira na extremidade esquerda, onde estão empilhados fardos de mercadorias. O tropeiro

mais abastado, bem trajado, provavelmente o dono, está descansando sentado sobre uma canastra em primeiro plano. Ao fundo, dois escravos estão descarregando mulas cargueiras e desencilhando um cavalo. No canto direito, em primeiro plano, há uma cesta de frutas.

No fundo do rancho, observam-se várias mulas e, mais adiante, vê-se um caminho por onde marcham mulas cargueiras.

O pintor e aquarelista austríaco Thomas Ender pintou paisagens, durante a missão austríaca no Brasil, em 1817-1818. “O período de cerca de dez meses passados no Brasil resultou em produção de mais de 600 desenhos documentais e paisagísticos sobre o país” (BELLUZZO, 1994, p. 179). Dentre os registros realizados por este pintor, destacam-se duas obras que registraram os ranchos de pouso ao longo dos caminhos no Brasil.

A aquarela “Der Ranjo von Facanda dos Negros 3 MI von arêas nach S° Paulo zu” retrata um rancho para viajantes no caminho entre o Rio de Janeiro e São Paulo (ver figura 27).

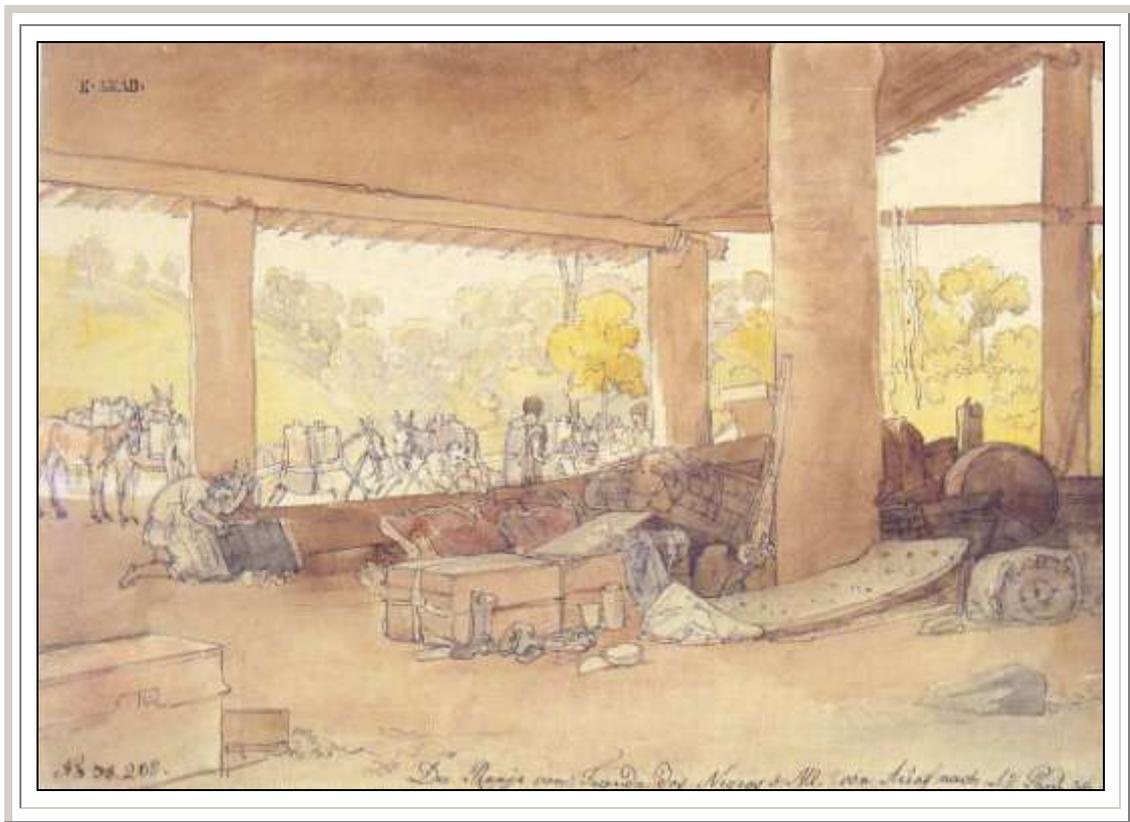


Figura 27 - Aquarela “Der Ranjo von Facanda dos Negros 3 MI von arêas nach S° Paulo zu”, 1817/1818

Fonte: Thomas Ender (In: COSTA, 2005, p. 200).

Trata-se do interior de um rancho bastante amplo e sólido, construído com

grandes esteios de troncos de árvores. No rancho, encontra-se a carga dos viajantes, tais como canastras, caixotes, sacos e equipamentos de cela, como a cangalha.

Observa-se em primeiro plano uma cama estendida e objetos pessoais como roupas, par de botas e outros como uma espingarda escorada no esteio. Além disso, há alguns utensílios domésticos para beber e comer, como canecas e cumbucas.

Ao fundo da imagem, na entrada do rancho, está uma tropa de mulas, algumas desarreadas, outras com cangalha e carga, e outras com bornal. A paisagem ao redor é ilustrada como sendo florestada com morros.

A cena parece retratar uma tropa sendo preparada e carregada após o pernoite para continuar a viagem. Os membros da comitiva estão organizando a carga nos animais, enquanto que os seus objetos pessoais ainda estão no interior do rancho.

A outra gravura de Thomas Ender é “Rancho unweit der Serra do Caraça” (ver figura 28), onde foi desenhado um rancho na região de Caraça, próximo a Ouro Preto. Provavelmente, o local seria um ponto de apoio aos viajantes junto a algum povoado, pois há uma habitação com família e crianças à beira da estrada.

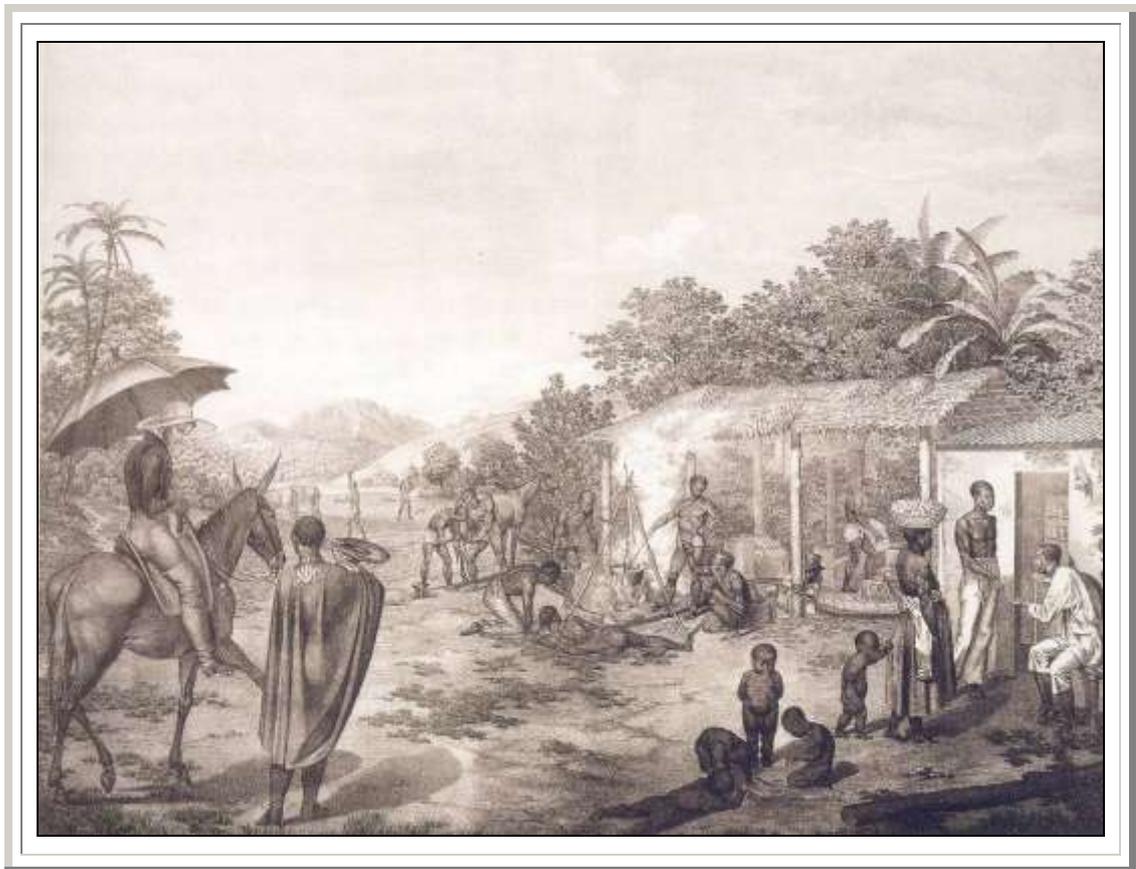


Figura 28 - “Rancho unweit der Serra do Caraça”
Fonte: Thomas Ender (In: COSTA, 2005, p. 213).

O rancho nessa imagem, é um abrigo anexo à casa, uma simples edificação em duas águas, construída com esteios de troncos de árvores e coberta com folhas de alguma palmeira.

A gravura retrata várias atividades no pouso. No centro está um tripé improvisado com três estacas e uma panela pendurada sobre o fogo, cozinhando a refeição. Um homem mexe o conteúdo que está na panela, enquanto outros dois aumentam o fogo, quebrando e colocando galhos na fogueira.

À esquerda desses homens, há outros dois que estão consertando ou substituindo a ferradura do animal. Ao lado deles, encontra-se a bigorna, um dos instrumentos usados pelo ferreiro para martelar a ferradura e fazer sob medida ao casco do animal. O homem que está ao lado do cozinheiro parece estar prendendo algo numa vara longa. Poderia ser uma ferradura que seria aquecida para ferrar o animal. Ao fundo da imagem, um homem está conduzindo os animais, provavelmente para um curral. A paisagem representada é montanhosa e com diversidade de árvores na mata.

Dentro do rancho, homens estão organizando as coisas: um está empilhando as mercadorias e outro armando uma rede.

À direita na imagem, o homem que está sentando na frente da entrada da casa, parece ser o dono do local e está recebendo o pagamento em moeda. Na mesma cena, a mulher negra vem trazendo uma cesta na cabeça, provavelmente com frutas. Todos representados nesta gravura são negros, exceto o cavaleiro situado à esquerda da imagem.

No que se refere aos pousos para a área objeto desta pesquisa, são poucas as informações disponíveis. No Registro Santa Vitória é provável que um rancho tenha sido construído quando de sua reforma em 1833, pois no orçamento para obra consta a menção da construção de uma estrutura para pouso dos tropeiros (SILVA, 2006, p. 112). O responsável pela reforma, Miguel Gonçalves dos Santos, indicava que a economia poderia ser feita nos materiais empregados, na medida que “[...] o rancho para os tropeiros que deve supor seja coberto de capins sobre esteios [...]” (AHRGS, FOP, 01, 1833 *apud* SILVA, 2006, p. 112).

Havia ainda outra forma mais estruturada de rancho: o galpão, mencionado nas fontes orais dos locais onde havia poteiros de aluguel. Deveriam existir junto das propriedades e/ou armazéns, e poderiam ser usados mediante o pagamento do pouso ou da alimentação da tropa e resguardo em curral.

Nos galpões, os tropeiros dormiam protegidos das intempéries. “Estes eram divididos numa parte assoalhada onde faziam suas camas e guardavam os

arreames, outra de chão onde era feito o fogo para aquecer e/ou fazer a janta (VELHO *et al.*, 2008, p. 36).

Na região da Coxilha Rica, um destes lugares mencionados, segundo os moradores, localizava-se na região do São Jorge, junto ao início do trecho C pesquisado neste estudo⁹⁴. No local, havia uma casa de comércio e mangueirões onde as tropas pousavam. Atualmente, restam somente as áreas entaipadas e um terraço aplainado onde se localizava o armazém.

Um outro galpão foi localizado na região da antiga Casa Campos, grande armazém de secos e molhados na localidade do Borel, tratando-se das “ruínas de galpão de madeira e complexo de mangueiras de pedra” (ver figura 29), cujo conjunto arquitetônico tinha uso original de moradia, comércio e hospedaria (SILVA, 2008, cód. 34).

Este galpão situa-se num entroncamento de corredores, na antiga Fazenda Borel. No local, sobrevivem ainda hoje as mangueiras, “uma pedra onde ficava a entrada do armazém” e o “Galpão de pouso tropeiro” (*ibid.*) (ver figura 29).

Segundo o estudo arquitetônico de Silva (2008), a edificação é de madeira serrada, com fundações em nabos cravados no chão, e os vazios preenchidos com pedras e barro. Atualmente, a cobertura é de telhas francesas, mas por volta de 1940 era em tabuinhas (madeira lascada). No interior do galpão há um espaço de fogo de chão e outro da tarimba⁹⁵ de tábuas serradas, conforme a planta baixa.

Muitos ex-tropeiros e moradores locais entrevistados ainda mencionaram a existência de pousos em fazendas ao longo do caminho. Esta estada era paga ao proprietário.

Ao longo do trecho do caminho analisado, desconhece-se a existência de ranchos construídos por iniciativa do poder público para abrigo durante as viagens, como os registrados em outros caminhos brasileiros.

As atividades realizadas no pouso resumiam-se a descarregar os animais, os tratos, a manutenção dos animais, a proteção da mercadoria e a preparação da refeição, além do descanso.

⁹⁴ Ver capítulo 4, item 4. 3 “Trecho C: região de São Jorge – entre a Capela São Jorge e a Fazenda Capoeirinha”.

⁹⁵ Tarimba: “Local feito de tábuas onde os tropeiros dormiam” (SILVA, 2008, cód. 034).

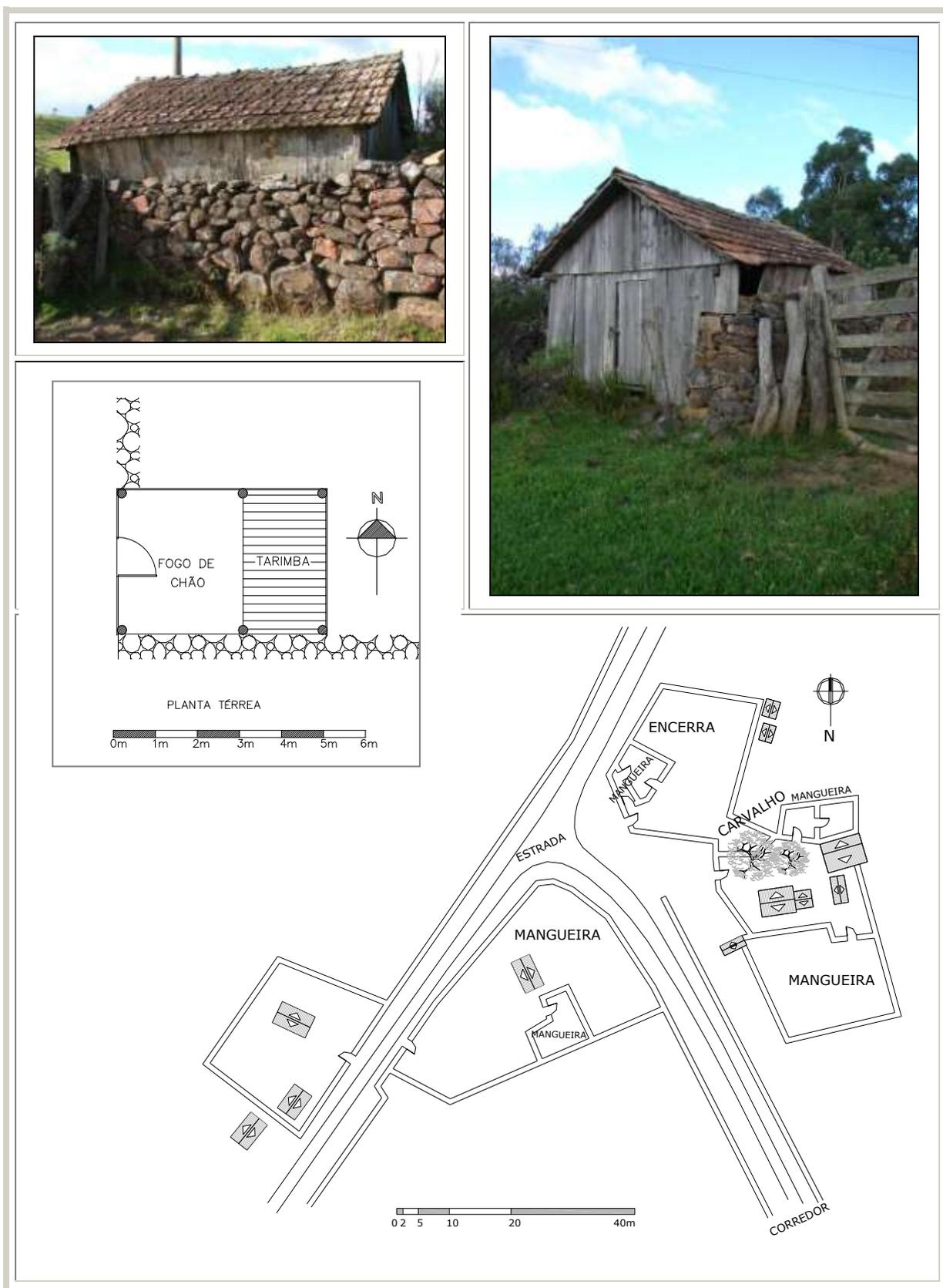


Figura 29 - Galpão de tropeiros na Casa Campos, em Lages (SC)
Fotos e croquis: Nery Luiz Auler da Silva (2008, cód. 034).

Flores (1998, p. 53) menciona os cuidados realizados com animais feito nos

pousos:

No fim de cada jornada, alivia-se a carga da besta, dando a cada uma ração de milho, posta num bernal, suspenso ao pescoço do animal ou, na falta deste, colocava-se o milho sobre um couro estendido no chão. Enquanto a mula comia, o arrieiro passava-lhe sobre os pelos a raspadeira, depois soltava-os no pasto. Cada besta consumia meia quarta de milho, mais a pastagem natural.

Enquanto os animais comiam, aproveitava-se para inspecioná-los, pois se tratava da melhor hora para tal tarefa:

As feridas e pisaduras são raspadas e medicadas quase sempre com gordura de porco quente. Depois, atalham as cangalhas que estejam machucando os animais, limpam os cascos, assentam uma ferradura frouxa, metem um cravo em outra prestes a cair. Tropas havia que chegavam a levar pequenas bigornas para êsses consertos. Enquanto isso, a burrama continuava triturando o seu milho. (GOULART, 1961, p. 134).

Concluída esta atividade, os animais eram conduzidos até a aguada e em seguida ao pasto ou ao curral, onde permaneciam durante a noite. Enquanto uns arrumavam a tropa e as mercadorias, o cozinheiro providenciava a janta, fazendo uma fogueira e geralmente usando um tripé ou uma trempe⁹⁶.

As camas eram montadas “com pelegos servindo de colchão, a sela ou lombinhos de travesseiro, a capa ou bichará de coberta, com o ligal forravam o chão para proteger os arreios” (VELHO *et al.*, 2208, p. 36), ou em redes penduradas.

Quando o pouso não era realizado em local com potreiro fechado, onde os animais ficavam presos, era necessário fazer a ronda para evitar que os animais se dispersassem.

Como o apresentando na análise das iconografias e relatos de viajantes e extropeiros, os pousos em geral não possuíam infraestrutura com conforto como os galpões. Em geral, eram simples ranchos ou acampamentos improvisados com os arreames e barracas. Os apetrechos e a tralha doméstica conduzida também se restringiam ao necessário para a tropeada: barraca, chaleira, panela, prato, talheres, tripé entre outros.

⁹⁶ Trempe: Espécie de suporte em arco de ferro sustentado pelo tripé, no qual são colocadas as panelas que vão ao fogo; ou conjunto de pedras para assentar a panela so fogo.

3. 4 PASSAGENS FLUÍDAS: A TRAVESSIA DOS RIOS, A CONFORMAÇÃO DOS LIMITES TERRITORIAIS E A DEFESA CONTRA OS INIMIGOS

Os rios Canoas e Pelotas são cursos hidrográficos constantemente mencionados nos documentos, pois se trata de importantes marcos geográficos para época. Eles delimitaram os territórios das Capitânicas de São Paulo e Rio Grande do Sul, permitiram a travessia das tropas e viajantes nos passos e, por fim, configuraram-se como locais de defesa, pois eram a “porta” de entrada para o território português. No último quartel do século XVIII, nas margens destes rios, foram instaladas as guardas e os registros⁹⁷ de cobrança de impostos sobre a passagem de animais e de controle dos descaminhos.

Neste subcapítulo, será feita uma abordagem sobre a importância que os rios Canoas e Pelotas representavam no trecho do percurso do caminho estudado, com suas respectivas peculiaridades: o passo e a travessia, a defesa militar destes locais e o limite natural entre as capitânicas e territórios.

Para tanto, será analisada e apresentada a documentação textual, cartográfica e iconográfica reunida, que fornece dados para compreender o que representava a paisagem dos campos de Lages, repleta de cursos hidrográficos, para o contexto do estudo do Caminho das Tropas e, por fim, apresentar elementos que auxiliem a entender as estruturas arqueológicas registradas na área de pesquisa.

3. 4. 1 A conformação dos limites territoriais

Tanto o rio Canoas, quanto o rio Pelotas, foram usados como acidente geográfico para demarcar a jurisdição administrativa entre as Capitânicas de São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro durante o século XVIII. A região dos campos de Lages era alvo de disputa interna e definição dos limites territoriais.

O “Itinerário da Cidade de S. Paulo para o Continente de Viamão” (AHU_ACL_023, cx. 66, doc. 5112, fl. 7 e 7 v.)⁵⁸, de meados do século XVIII, aponta

⁹⁷ Os registros e as guardas não serão abordados nesta pesquisa, pelo imenso volume documental recolhido e pelo fato de que seus vestígios arqueológicos não foram contemplados no levantamento arqueológico realizado, uma vez que não se tratam de estruturas viárias, mas formas de controle da Coroa Portuguesa e de cobrança de impostos sobre o caminho.

o “rio das Caveiras” como o “[...] ultimo Rio da Capit.^a de Sam Paulo [...]”⁹⁸. Entretanto, este dado é a única menção ao uso do rio Caveiras como limite entre capitânicas.

Outro roteiro que menciona esta situação é o “Tranzitos por honde Marchou a Infantaria de Voluntarios Reaes desta Cidade de São Paulo para o Exercito do Sul”, de 1775, que menciona que o rio Canoas, “passagem a Villa nova das Lages ultima desta Capitania de São Paulo”, seria o limite entre as capitânicas na época (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 30, doc. 2716, 1775, fl. 1 v.)⁹⁹.

Em 1767, D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, informou ter recebido as cartas de Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, nas quais Joze Custódio de Sá e Faria, Coronel e Governador do Continente de Viamão, solicitou a suspensão da nova povoação de Lages.

A consequência dessa discussão sobre a legalidade da fundação de Lages foi a verificação da possibilidade de realizar a instalação dessa povoação nas cabeceiras do rio Canoas ou nas margens do rio Tajuy ou em outra parte, evitando perturbações até a resolução desta questão¹⁰⁰. Assim, Correia Pinto intenta a segunda fundação da povoação nas margens do rio Canoas.

Paralelo às discussões sobre a jurisdição administrativa, segue-se também a reclamação das autoridades eclesiásticas, na qual o Vigário da Vara de Viamão questionou a jurisdição eclesiástica do Sertão¹⁰¹.

Os interesses não estavam somente pautados na anexação do território de Lages a uma das capitânicas, mas especificamente nos lucros que poderiam ser obtidos com as passagens dos rios Pelotas e Canoas. Dessa forma, a alteração entre

⁹⁸ Documento manuscrito: ITINERÁRIO da cidade de São Paulo, para o continente de Viamão, feito por um prático. (s.l./ n.d). AHU_ACL_CU_023, cx. 66, doc. 5112, folhas 5, 5 v., 6, 6 v, 7, 7 v. e 8.

⁹⁹ Documento manuscrito: RELAÇÃO (Cópia) do percurso feito pela Infantaria de Voluntários Reais da cidade de São Paulo desde esta cidade até vila Nova das Lages, passando por ponte de Cotia, Colégio, Sepetuba, Lagoa, Lambaraci posto de Itapetininga, Pesacaria, porto de Apiaí, Ribeirão Fundo, Fazenda Nova, Rio Verde, Morungaba, Jaguaraiaba, Cinta, Pirai, Iapó, Corumbú, encruzilhada do Carrapato, Fazenda do Lago, Fazenda do Ferrador, Registo da Curitiba, rio dos Patos, Passaquatro, Currealinho, Pinheiro Seco, Estiva, Rodeio Grande, derradeiro Campestre, Caldeirão, Correntes, Maromas, Curitibaanos, rio dos Cachorros e rio das Canoas. São Paulo, 8 de dezembro de 1775. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 30, doc. 2716, folhas 1 e 1 v.

¹⁰⁰ Documento manuscrito: OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente [...]. São Paulo, 7 de abril de 1767. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 138 e 138 v.

¹⁰¹ Documento manuscrito: OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, [...]. São Paulo, 10 de novembro de 1768. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 143.

os limites das capitanias por um rio ou outro era baseada em interesses geopolíticos e econômicos.

Assim, a Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda, informa a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, em 1776, que foi requerido na Junta da Fazenda do Rio de Janeiro a mudança do Registro de Santa Vitória para o Rio Canoas e o direito sobre os animais criados nas fazendas entre este registro e o referido rio:

Fazemos saber ao Capitão Mor Regente da Villa das Lagens que havendo se arrematado no Rio de Janeiro a Manoel de Araujo Gomes os Registos de Viamão e Santa Victoria por tempo de seis annos, foy esta Junta informada que o ditto Contractador levado unicam.^{te} do seo interesse, sem attenção e ao prejuizo da Real Fazenda, nem a violencia que se faz a esta Capitania introduzindo se hũ novo Registro dentro dos seus limites, impreto obrepticia, e subrepticamente com requeri mentos dolozos da Junta da Fazenda do Rio de Janr.^o que o Registro ate agora situado em Santa Victoria se mudasse para o Rio das Canoas, a fim de perceber com leção enormissima pela Diminuta quantia de 20\$000 C. por anno durante o tempo de seo Contracto, a utilidade dos Direitos dos animaes criados nas Fazendas e campanhas, que medião entre o Registro de Santa Victoria e o ditto Rio, que segundo a demarcação desta Capitania pertencem ja ao nosso Continente: e porque no cazo dese haverem de cobrar similhantes direitos deve ser somente em beneficio da Thezouraria Geral desta Capitania conforme o esperito de repetidas ordens Regias em cazos idênticos [...]. (IAN/TT, 1776, fl. 208)¹⁰².

Para resolver esta questão e encerrar com a dúvida entre as Capitanias de São Paulo e Rio de Janeiro, a quem o Rio Grande do Sul está vinculado, sobre a arrecadação dos direitos de passagens dos animais, a Junta determinou a instalação de um registro no rio Canoas, em favor a Lages, dentro dos limites da Capitania de São Paulo, mencionando que Correia Pinto “[...] saberá prudentemente impedir que se de fraudem os Direitos, e rompão os Limites desta Capitania; [...] e Concervação dos Limites da Capitania para se lhe dar todo o favor necessário [...]” (*ibid.*, fl. 208 v.)¹⁰².

Todavia, esta questão ainda não estava de todo resolvida, como mostra a correspondência de setembro de 1776, de José Alex.^e Castelão, Escrivão da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda de Porto Alegre, encaminhando ofício a Antonio Correia Pinto, informando a determinação do rei:

A Junta da Ad'menistração, e Arrecadação da Real Fazenda deste Continente me determina dê parte a VM. q' Sua e Magestade foi servido ordenar â mesma Junta fizece mudar a Guarda do Registro, que prezentemente se acha

¹⁰² Documento manuscrito: INFORMAÇÃO da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, [...]. São Paulo, 20 de julho de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 208 e 208 v.

no Rio das Pelotas p.^a o das Canoas, onde antes era a verdadeira divizão, [...]. (IAN/TT, 1776, fl. 213)¹⁰³.

Assim, a Guarda do Registro no rio Pelotas deveria ser mudada novamente para o rio Canoas, onde seria o limite entre as Capitânicas. Por fim, solicita que Correia Pinto dê auxílio necessário ao Comandante da Guarda para o efetivo estabelecimento do Registro.

Na continuação, Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, comunica a Antonio Correia Pinto ter recebidos os:

Documentos sobre a inesperada novidade de se mandar por parte de Viamam potencioza, e a cauteladamente introduzir hum novo Registo dentro das terras desta Capitania de S. Paulo, com manifesto rompimento da boa fê, e vizinhança, e com indisputavel prejuizo da Real Fazenda, e Serviço. (IAN/TT, 1776, fl. 216)¹⁰⁴.

O Governador acredita na improbidade de mudar o Registro de Santa Vitória para o Rio Canoas, assim como na cobrança indevida dos quintos sobre a produção das fazendas, pois se trata de território da Capitania de São Paulo. Reclama que o “[...] Brigadr.^o Governador do R.^o Pardo, me admiro juntam.^{te}, que reconhecendo elle neste mesmo anno presente, q’ a sua Capitania nam passava do Registo de Santa Vitoria [...]” (*ibid.*)¹⁰⁴.

Acrescenta ainda Saldanha que cada governador pagava as tropas das guardas de seu distrito:

[...] cada hum no seu Destrito, nam as mandasse elle municiar, e pagar senam de Santa Vitoria por diante, e isto sem duvida por ver, e saber, q’ essa Villa foi creada, e estabelecia por esta Capitania, dentro dos limites della, sem que em algumas duvidas, que se quizessem suscitar na sua creaçam com meu Antecessor, houvesse Decisam alguma Regia á favor de Viamão, havendo-a de algum modo a favor desta Capitania de S. Paulo [...]. (*ibid.*)¹⁰⁴.

Este governador aponta claramente o interesse econômico em mudar o registro do rio Pelotas para o Canoas:

[...] pois todo o ponto de vista do orgulhoso Manoel de Araujo Gomes na inadmissivel diligencia de adiantar Reg. de S. Vitoria p.^a o nosso R.^o das

¹⁰³ Documento manuscrito: OFÍCIO de José Alex.^o Castelão, Escrivão da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda de Porto Alegre, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages [...]. Porto Alegre, 10 de setembro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 213 e 213 v.

¹⁰⁴ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lajes, [...]. São Paulo, 14 de novembro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 216 e 216 v.

Canoas hê para perceber os Quintos das produçoens das fazendas das nossas terras, por tempo de seis annos, com a lezam m.^{tas} vezes enormissima de dar som.^{te} cento e vinte mil r.^s por todos os ditos seis annos, quando por elles já se ofereceo por termo na Junta hum conto de reis, q' pelo julgarmos diminuto, ainda não procedemos á remataçam, e esperamos lanços mayores. (*ibid.*, p. 216 e 216 v)¹⁰⁴.

Por fim, ordena que Correia Pinto não dê auxílios de nenhuma natureza aos intrusos, nem os deixem cobrar os quintos pretendidos e exija que se retirem do novo registro e retornem para o de Santa Vitória.

A Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda informa ao Capitão Mor Regente da Vila das Lages, em 15/11/1776, ter recebido notícias suas da ereção do Registro no Rio Canoas pelo Alferes Manoel Vaz Pinto, comandando um destacamento de soldados.

Esta junta declara como justificativa para os limites da Capitania de São Paulo:

[...] que alem da Villa das Lagens ser criada, e fundada por esta Capitania que tem governador em paci fica posse de mais de des annos sem contradição no Civil, e no Ecclziastico os districtos da mesma Villa ate o Rio das Pelotas, que a deve da de Via mão; foy S. Mag.^e servido no párrafo 50 das Instruções de 12 de Janeiro de 1775, que deu ao actual Governador e Capitão e General, Prezidente desta Junta para a despozição de seu Governo comprehender entre as Villas desta Cappitania a ditta Villa das Lagens: e que tanto reconhece a Junta da Fazenda Real de Viamão, que os Limites desta Capitania se estendem ate o Registo de Santa Victoria, que na proxima expedição das Tropas que se fes por terra para o Continente do Sul; havendo-se pacteado que cada huma das Capitancias lhes assistisse com mantimento ne cessario nos seos respectivos dstrictos; não quiz a Junta da Fazenda de Viamão encarregar-se de municiar as Tropas desta Capitania senão do Registo de Santa Victoria para diante por se estenderem ate ali os nossos limites. (IAN/TT, 1776, fl. 218 v. e 219)¹⁰⁵.

Em segundo lugar, a Junta alega que:

[...] he indubitavel que chegando o dominio desta Capitania ate o Registo de Santa Victoria não podia a Junta da Fazenda de Viamão levantar no Rio das Canoas, que fica dezanove legoas no interior do nosso continente, hum Registo para cobrar, e utilizar-se dos Direitos que só pertencem a esta repartição e nem se podião arrematar os mês mos Direitos fora da Capitania competente por ser contra as pozitivas, e expressas Ordens de S. Mag.^e de 12 de Setembro de 1770, e 17 de Abril do Corrente anno. (*ibid.*, p. 219)¹⁰⁵.

Em consequência disso, a Junta ordena notificar o referido Alferes para que abandone o posto no Registro e saia dos limites da Capitania de São Paulo. Ordena ainda que se conserve o Registro do Rio Canoas, que Correia Pinto erga um quartel

¹⁰⁴ Documento manuscrito: INFORMAÇÃO da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, [...]. São Paulo, 15 de novembro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 218, 218 v., 219, 219 v., 220 e 220 v.

e nomeie o Fiel e demais pessoas para o destacamento¹⁰⁵.

Em fevereiro de 1777, esta questão permanecia em aberto, pois a Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda da Capitania de São Paulo informou ter conhecimento de que a Junta da Fazenda de Viamão continuava empreendendo esforços para manter o Registro de São Jorge no rio Canoas em benefício do contratador Manoel de Araujo Gomes¹⁰⁶.

O Governador da Capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, em outra correspondência a Antonio Correia Pinto, datada de 17/02/1777, lamenta o nível de ofensas e quase uma guerra civil em que chegou esta dúvida dos limites territoriais entre as capitanias e a disputa pela arrecadação dos impostos no rio Canoas:

Não tenho q' dizer a Vm.^{ce} das violencias, com q o Gov.^{or} de Viamão intenta sustentar o Reg.^o no R.^o das Canoas como Vm.^{ce} me participa nas suas Cartas de 28 de Novbr.^o, 6.7.8 e 10 de Janeyro, porq pela Junta da administração da Real Faz.^{da} desta Capitania, nam só mandei responder a de Viamão, mas tambem dirigir a Vm.^{ce} as Ordens, q deve observar, o q espero Vm.^{ce} cumpra com aquelle zello, q lhe hê natural no Serviço de El Rey N. Senhor, em cuja Real Prezença puz já a violencia, q se me fez e agora segunda vez o faço com a copia das Ordens dirigidas pe lo Gov.^{or} daquelle Contin.^{te} ao Alferes Manoel Vaz Pinto, a falta de disciplina deste, ameaçando, e afrontando com palavras injuriosas a Guarda, q por Ordem minha Vm.^{ce} ali portou, a copia das Cartas, com que o referi do Govern.^{or} ameaça a Vm.^{ce} tão incompetentem.^{te}, sendo Vm.^{ce} Vassalo de S. Mag.^e t., Comand.^e de huma terra, q serve de Barreyra a esta Capitania, de q eu sou o unico chefe, e sem q elle tenha a mais minima jurisdiçam em Vm.^{ce}, q deve estar certo, em q o d.^o senhor nam só me ha de conservar a minha authoridade illeza, mas satisfazer a Vm.^{ce} das violencias, q se lhe tem feito, ou lhe continuarem, as quaes deve Vm.^{ce} evitar, q.^{to} possivel lhe for, observando as minhas Ordens com o mais prudente modo, deixando precipitar os animos dispostos a huma guerra civil. (IAN/TT, 1777, fl. 224)¹⁰⁷.

Por fim, comenta que ainda “[...] está pendente da Rezoluçam de S. Mag.^e, q Deos g.^{de} a duvida de a quem deve pertencer os 24s r.^s [?], q se arbitraram no gado vacuum p.^a o sustento do Destacam.^{to} de Santa Vitoria [...] (*ibid.*)¹⁰⁷.

Em 23/02/1777, a Ilha de Santa Catarina foi tomada pelos espanhóis e, posteriormente, em 27/08/1777, estes invadiram e saquearam o Iguatemi. Neste ano, também faleceu o rei Dom José I, em 24/02. Desta forma, esta questão fica “adormecida”, aguardando uma resolução ao longo do ano de 1777.

¹⁰⁶ Documento manuscrito: INFORMAÇÃO da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, [...]. São Paulo, 15 de fevereiro de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 222, 222 v., 223 e 223 v.

¹⁰⁷ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, [...]. São Paulo, 17 de fevereiro de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 224 e 224 v.

Em julho de 1778, um ofício de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, atesta que a questão continuava pendente de decisão na Coroa Portuguesa:

Como esta dependencia se acha affecta a Sua Magestade, e julgo, que o mesmo Senhor à vista dos incontestaveis documentos, que lhe forão presentes, não deixará indeciza huma contenda de tanta ponderação, cem que tanto se interessa a sua Real Fazenda [...]. (IAN/TT, 1777, fl. 272 e 272 v)¹⁰⁸.

A medida sugerida pelo governador era manter cautela e aguardar: “[...] não devemos sem a sua ultima determinação alterar couza alguma da nossa parte, mas sim ir rebatendo somente por meyo da moderação, e da prudencia estes continuados insultos [...]. (*ibid.*, p. 272 v.)¹⁰⁸.

O final desta questão se desconhece, pois até 1779 esta situação não estava resolvida. E para o período posterior tem-se uma lacuna na documentação entre 1779 e 1783, período final da administração de Antonio Correia Pinto, assim como para os capitães-mores subsequentes.

Esta disputa territorial entre as Capitanias de São Paulo e Rio de Janeiro, ou com o Continente de Viamão, é percebida também nas representações cartográficas do século XVIII, conforme já apresentado anteriormente.

Os mapas que apresentam a divisa entre as duas capitanias representada pelo rio Canoas são o “Demonstração do Caminho que vai de Viamão the a Cidade de S. Paulo”⁶⁸, do Sargento João Baptista, de meados do século XVIII, e a “Planta do Continente do Rio Grande”, de Antônio Inácio Roiz de Córdoba, 1780.

Outros indicam o limite como o rio Pelotas, tais como: o “Plano topografico do continente do Rio Grande e da Ilha de Santa Catharina”, de José Correia Rangel de Bulhões, de 1781; o “Mapa Corographico da Capitania de S. Paulo [...]” de Antonio Roiz Montezinho, 1791-1792; e a “Carta Corographica da Capitania de S. Paulo”, de João da Costa Ferreira, 1793.

3. 4. 2 A defesa do passo contra os inimigos

Inicialmente, será apresentada a observação feita por Cristóvão Pereira de

¹⁰⁸ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, [...]. São Paulo, 11 de julho de 1778. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 271, 271 v., 272, 272 v., 273 e 273 v.

Abreu na “Terceira Notícia Prática”, mencionando a importância que tinha a preservação do passo, referindo-se ao Passo do Pelotas:

Porque o affectado temor, que nos querem introduzir os apaixonados de sermos invadidos pelos Tapes, se não pode reccer em nenhum tempo, assim pela estreita garganta por onde sabemos entrão naquellas terras, com 50 armas se lhe pôde cortar o passo [...]. (ABREU, 1908, p. 259).

Os passos representavam passagens fluidas que poderiam ser transgredidas, caso medidas não fossem tomadas. Contudo, aponta que a invasão e controle deveriam ser realizadas na “estreita garganta”, que representava o local de entrada para uma possível penetração inimiga e que seria difícil de ser tomada pelas condições topográficas que a conformavam.

O ofício enviado em 1766 pelo Governador e Capitão-General da Capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Souza, para o vice-rei do Estado do Brasil, o Conde da Cunha - Morgado de Mateus, em que menciona ter enviado um mapa onde há dois caminhos de São Paulo para Viamão, um pela costa depois de desembarcar em Laguna, passando o rio Araranguá, e o outro pelo sertão, conforme sua descrição:

Outro he o caminho do Sertão que vay da Curitiba até os Campos das Lages, que são os ultimos Confins desta Capitania. Daly atravessando o Sertão que corresponde a Viamão, **entre outros Rios, se passa o Rio chamado das Pelotas, o qual tem as margens todas guarnecidas de penhascos tão asperos, e invadiveis que somente em hum unico Sitio admite huma estreita passage por desfiladeiros**, em que meya duzia de homens podem fazer suspender a qualquer Exercito. Isto suposto (segundo o que me tem informado) **he de advertir, que logo passado o dito Rio das Pelotas se segue huma Campanha aberta, e raza que se estende emte Missoens**, pela qual a travessa o caminho que por aly se fez. [AHU_ACL_CU_023-01, cx. 29, doc. 2644, 1766, fl. 1 e 1 v., grifo nosso]¹⁰⁹.

No trecho dessa correspondência, constata-se que a passagem do rio Pelotas merece destaque na documentação da época pelas suas dificuldades, em decorrência das características acidentadas do terreno, permitindo a travessia deste rio somente num local. Esta indicação precisava ser observada, a fim de garantir a passagem pelo caminho para o Rio Grande de São Pedro através da tomada de providências para a guarda deste local, evitando que o mesmo fosse tomado pelos inimigos. Assim, uma das providências tomadas foi a nomeação de um Capitão-Mor para a região, a fim de assumir a responsabilidade de organizar a defesa do sertão:

¹⁰⁹ Documento manuscrito: OFÍCIO (Cópia) do mesmo (governador e capitão-general da capitania) de São Paulo, D. Luis (Antônio) de Souza (Botelho Mourão) para o vice-rei do Estado do Brasil, conde da Cunha (D. Antônio Alvares da Cunha), [...]. Santos, 2 de março de 1766. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 29, doc. 2644, folhas 1, 1 v., 2 e 2 v.

E estando visto nestes termos, o quaes os nossos inimigos não podem ignorar, discorro, que todas as Tropas que temos em Viamão, e naquellas partes, se achão em evidente perigo de poderem ser cortadas, e nos todos no mesmo risco de ficarmos impedidos para as poder socorrer, por que se aos inimigos lembrar, o mandarem tomar o Porto de Ararangua e sobindo a Serra ou fazendo **descer de Missoens Indios que impedão a passage do Rio das Pelotas, fica cortada (a meo parecer) toda a passage para Viamão, e embarcada a praya, e caminho do Sertão por donde haviamos de mandar todos os Socorros**, ficando desta sorte as nossas Tropas e todo aquelle Contin.^{te} a ponto de se Render sem Remedio.

V. Ex.^a ha de achar nessa Cidade algu bom pratico, do qual poderá informar-se e examinar melhor a sustancia deste ponto, para lhe dar prompta providencia, que eu pelo modo que posso, **tenho nomeado hum Capitão Mor para hir congregar a gente que se acha espalhada por aquelle Sertão do Rio das Pelotaz, com Ordem de o defender de toda a invazão, q por aly possão intentar os inimigos**, e lhe tenho feito comprar polvora, e expedido as Ordens necessariaz; porem como a distancia he de trezentas Leguas, receyo eu, que este remedio não chegue a tempo, ou que o dito Capitão Mor, não execute o que promete, e o que lhe ordeno, depois de se achar tão remoto, donde não pode receyarlo castigo. [AHU_ACL_CU_023-01, cx. 29, doc. 2644, 1766, fl.1 v. e 2, grifo nosso]¹⁰⁹.

Em outra correspondência, de Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, ao Conde de Oeiras, dando conta do estado em que se achava esta capitania, menciona detalhadamente, em fins de março de 1766, a situação em que se encontravam os Campos de Lages, descrevendo os seus limites geográficos:

Nos Campos das Lages, q' são os ultimos confins, q' hoje tem esta Capitania, da parte do Sul, e **se estendem em te ás bordas do Rio das Pelotas, cuja margem he inacessivel, e não ha passágem em todo elle mais q' hum só unico paso, q' se atravessa com perigo em canoas**; se achão retirados muitos moradores daquelles q' vivião em Rio grande ao tempo q' o devastarão os Castelhanos, e passado o dito Rio das Pelotas se seguem os largos Campos da Vaccaria, q' se estendem por muitas legoas em te Missões. Considerando eu estas circunstancias **julgo ser o passo do Rio das Pelotas hum posto muito importante**, porq' pela facilidade, com q' podem descer de Missões pelos Campos da Vaccaria, o podem tomar; e tomando nos fechão a passage, e **unico caminho, q' temos por sima da Serra p.^a Viamão**: Falei a hum Paulista, q' tem Fazendas naquellas vizinhanças com intento de o fazer mudar com toda a sua Familia p.^a aquellas terras p.^a ali me servir de Capitão mor; e poder ajuntar, e aleitar aquella gente, e tela prompta p.^a defender a dita passage do Rio das Pelotas: O tal Paulista está rezolvido a mudarse com a sua Familia, porem como **a distancia q' ha de S. Paulo áquele dstricto he de trezentas legoas** não poço segurar que elle execute o q' eu lhe ordenno, e elle me promete, depois de se ver tão longe donde não pode recear muito o castigo. (IAN/TT, 1766, fl. 6, grifo nosso)¹¹⁰.

Neste documento, obtêm-se informações interessantes para a análise do trecho do Caminho das Tropas situado nos Campos de Lages. A primeira referência

¹¹⁰ Documento manuscrito: CARTA de Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, ao Conde de Oeiras, [...]. Santos, 30 de março de 1766. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 600, caixa 703, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7 e 7 v.

geográfica encontrada versa sobre a divisa sul da Capitania, indicando o rio Pelotas como marco geográfico natural, cuja margem é mencionada como inacessível, tendo somente um ponto de passagem, o Passo do rio Pelotas.

Este obstáculo era superado somente com a utilização de canoas e sua travessia era avaliada como perigosa. Em razão da importância estratégica do passo, pelo qual se acessava o caminho para Viamão e as missões espanholas, e pelo qual os espanhóis também poderiam chegar aos Campos de Lages, o mesmo deveria ser guarnecido e defendido.

O maior receio era a proximidade dos Campos de Lages com o território das Missões Jesuíticas, de posse da Coroa Espanhola. Assim, pelo passo e pelo caminho poderiam alcançar as terras portuguesas.

O caminho por cima da serra até Viamão é, inclusive, indicado como o único acesso existente. A distância que havia entre São Paulo e o distrito do sul é mensurada em 300 léguas, sendo considerada muito distante.

Com o objetivo de defender a passagem do rio Pelotas e organizar as pessoas que ali moravam, o Morgado de Mateus solicita a um fazendeiro paulista que possuía terras na região para se mudar para aquele lugar e tornar-se o Capitão-mor. Este paulista, não mencionado no documento, seria no mesmo ano anunciado e nomeado em 07/08/1766¹¹¹: Antonio Correia Pinto. Ele foi incumbido de fundar uma povoação na “Paragem chamada as Lages”, que no futuro viria a se tornar a Vila de Lages.

Assim, a preocupação com a defesa do Passo do Pelotas foi recorrente desde o início da ocupação deste território, buscando fortificá-lo e instalar uma guarda:

As noticias que agora recebo por alguns Viandantez dese certão me deixão no mayor cuidado, por consistirem estas q os castelhanos, com alguns Indios de Misões, **tendo invadido o albardão da Serra q vem dar ao Rio das Pelotas**, se achão já da banda de cá do d.º R.º, e como as precauçoens para a Segurança deste Estado são as que fazem o maior estímulo ao meu cuidado: [...] sempre Vm.ºe cuide com todo o disvello, e com toda a brevidade em **segurar aquelle passo, fortificando-o p.ª a nossa deffeza**, p.ª q nos não achem em descuido em algum acaso, que rependinam.ºe o pretensão invadir p.ª o que terá Vm.ºe allí sempre quem vigie, e lhe dé parte de todo o movimento, que se observar. (IAN/TT, 1766, fl. 137 e 137 v., grifo nosso)¹¹².

¹¹¹ Documento manuscrito: OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correa Pinto, Capitão Mor Regente do Sertão, ordenando que este seja diretor, fundador e administrador da nova povoação. [...]. São Paulo, 7 de agosto de 1766. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 130.

¹¹² Documento manuscrito: OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, [...]. São Paulo, 15 de dezembro de 1766. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 137 e 137 v.

Jozé Custódio de Sá e Faria, Coronel e Governador do Continente de Viamão, em ofício encaminhado a Antonio Correia Pinto, Capitão-mor de Lages, em 1767, alerta sobre os cuidados com o passo por onde passavam os desertores, determinando que: “[...] embaraçasse o passo aos muitos Soldados Desertores que desta Prov.^a se tem metido na Serra, e passao’ em Corituba, Segurando os, e remetendo mos se lhe for possível, o que Servirá de exemplo para os maiz [...]” (IAN/TT, 1767, fl.141)¹¹³.

Ainda sobre os passos existentes no rio Pelotas, outro documento de 1775 informa os locais por onde os gentios das missões poderiam invadir o território português:

[...] sou informado por muitas pessoas, q hé impossivel intentar o Inimigo semelhante açam por essa Villa [Lages], por haver somente dous Passos, hum chamado á Vacaria, que vay dar a Missoens de Campinas dilatadissimas com m.^{to} Sertão, e defendido dem.^{to} Gentio; e **o outro, que hé preciso passar-se por Viamão, e te-lo tomado, e passarem a ganhar a Sima da Serra, donde dista muitas Leguas até essa Villa.** (IAN/TT, 1775, fl. 200 e 200 v.)¹¹⁴.

Desta forma, no último quartel do século XVIII, foram instaladas guardas e registros, primeiro no rio Pelotas, e depois no rio Canoas, buscando defender a passagem destes rios, assim como cobrar impostos sobre a passagens de animais. Uma das medidas tomadas foi o controle da passagem de viajantes por esta barreira, como informa o documento expedido em 1775 por Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto:

Ordeno a Vm.^{ce} que logo q receber esta não deixe passar por essa Guarda pessoa alguma’ desta Capita nia de qualquer qualidade, ou condição q seja, sem clareza, ou licença, legitimidade pelo Ouvidor desta Comarca, rubricada por mim, e sellada com o Sello pequeno das minhas Armas [...]. (IAN/TT, 1775, fl. 192)¹¹⁵.

Outro despacho posterior deste mesmo governador, em 1776, informa sobre

¹¹³ Documento manuscrito: OFÍCIO de Joze Custódio de Sá e Faria, Coronel e Governador do Continente de Viamão, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, [...]. São Paulo, 23 de abril de 1767. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 141 e 141 v.

¹¹⁴ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, [...]. São Paulo, 11 de novembro de 1775. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 200 e 200 v.

¹¹⁵ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, ordena que não deixe passar na Guarda pessoa alguma sem licença selada e rubricada, para evitar as fugas ao Serviço de Sua Majestade. São Paulo, 6 de julho de 1775. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 192.

os passaportes fornecidos aos condutores de tropas de animais, autorizando-os a passarem na guarda:

[...] permiti, q a alguns homens daquelle continente, que conhecesse hiam a ajustarse para conduzir Tropas, ou a buscallas, lhes desse elle Passaporte; assim pode Vm.^{ce} ordenar os deixem passar na Guarda desse Limite; porque seria couza inhumana precizarem se esses pobres homens a virem despacharse por mim, e pela policia a essa Cid.^e de S. Paulo [...]. (IAN/TT, 1776, fl. 202)¹¹⁶.

Da mesma forma, o governador lhe permite conceder a outros Lageanos o passaporte: “[...] a Vm.^{ce} permito tambem dar semelhante Passaportes aos moradores dessa Villa, e Termo, q precizarem hir p.^a lá do Registro a seus negocios.” (*ibid.*)¹¹⁶.

No que diz respeito à cartografia, além dos mapas já apresentados no subitem anterior, destacam-se mais dois produzidos no século XIX, datados do período posterior ao auge do uso do Passo do Pelotas, quando o Registro de Santa Vitória já havia extinguido suas atividades.



Figura 30 - Fragmento do mapa “Província de Santa Catharina”
Fonte: Almeida (1868, fig. XIX).

¹¹⁶ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, [...]. São Paulo, 26 de janeiro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 202, 202 v., 203 e 203 v.

No “Atlas do Império Brasileiro”, publicado em 1868 (ALMEIDA, 1868), o mapa da “Província de Santa Catharina” tem cartografado os passos existentes no rio Pelotas (ver figura 30).

Neste mapa, são representadas as localizações dos diversos passos existentes na época: o Passo do Pontão, Passo do Borges, Passo do Pelotas, Passo do Chico Velho. No entanto, constata-se que o local do Passo de Santa Vitória é sinalizado distante da foz do rio dos Touros. Além disso, não há qualquer referência ao Caminho das Tropas nesta produção.

Na “Carta do Sul do Império do Brazil comprehendendo as Províncias Rio Grande do Sul, S^a Catarina e Paraná”, datado de 1885, há a indicação da localização do Passo do Pelotas e Santa Vitória. O Caminho das Tropas é representado por uma linha vermelha tracejada, que acaba, segundo o mapa, em Lages (ver figura 31).

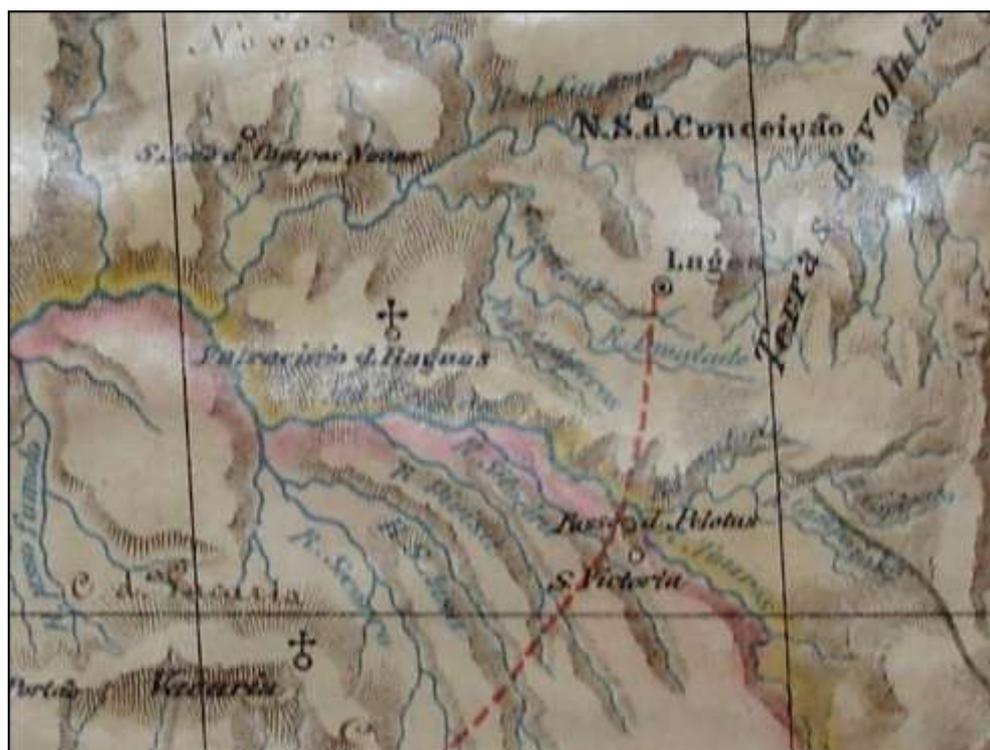


Figura 31 - Detalhe da “Carta do Sul do Império do Brazil comprehendendo as Províncias Rio Grande do Sul, S^a Catarina e Paraná” de 1885, indicando a localização do Passo do Pelotas e Santa Vitória
Fonte: AESP, Setor Iconográfico, Cód. 05.05.11.

Neste mapa, o ponto de travessia é nomeado de Passo do Pelotas e o local do registro como Santa Vitória, situado a certa distância da foz do rio Touros. É interessante observar que as terras situadas à direita de Lages, no referido mapa, são nomeadas como “terras devolutas”, ou seja, terras vagas, sem ocupação.

3. 4. 3 Travessias de cursos de água

Os locais de travessias dos rios eram pontos importantes a serem considerados no percurso do caminho. Os rios não poderiam ser evitados, portanto, precisavam encontrar os locais mais propícios para cruzá-los.

Em alguns mapas do século XVIII, constata-se a preocupação em mapear estes pontos e informar a situação do vau, se possuía canoa ou se era passado a pé. Este é o caso, por exemplo, do “Mappa da Capitania de S. Paulo seu certão em que se vem os descobertos que lhes foraõ tomados para Minas Geraes, como taõ bem o caminho de Guayases com todos os seos pozos, e passagens; os descobertos rubricados de vermelho”, posterior a 1720. (In: GARCIA, 2002, p. 182-183). Neste material, estão assinalados os rios no quais se “denota, q. o R^o ao pe do qual se passa em canoas porq. os mais ou tem pontes, ou dá vão em tempo de seca” (*ibid.*).

Em ofício de 1773, do Brigadeiro José Custódio de Sá e Faria, dirigido ao Governador e Capitão-general da Capitania de São Paulo, D. Luís António de Souza Botelho Mourão, analisam-se quatro pontos solicitados na carta deste governador. No que diz respeito ao primeiro ponto, referente à questão “por onde a Provincia do Rio grande de S. Pedro, pode ser socorrida mais a tempo, e a propozito desta Capitania de S. Paulo”, menciona que:

A grande distancia de 250 legoas que tantas há da Cidade de S. Paulo ao Registo de Viamão **com muito maus Caminhos, e grande numero de Rios, que atravessar, sendo alguns de qualidade, que em qualquer enchente se não podem vadear, por cauza da sua rapida corrente, sendo preciso esperar que baixem as aguas para o poder fazer, sem duvida atrazará muito qualquer socorro** que V. Ex.^a queira mandar por terra, e aruinará a Tropa em **hua marcha de tanta extenção, e trabalhozissimo tranzito**; o que não sucederá embarcando o ditto socorro no posto de Santos, e navegando a Ilha de S. Catherina; ou a Villa da Laguna, pois desta em dés dias sem grande violencia podem chegar a Viamão com hua marcha suave, e sem embaraço algum por excelente Caminho de prayas limpas. Bem reconheço que nas viagens do mar há seus contratempos, e demoras, mas comtudo julgo q com mais promptidão, e facilidade se pode fazer por elle este socorro, chegando a Tropa em estado de poder operar, sem mediação de tempo. (AHU_ACL_023-01, cx. 66, doc. 5112, 1773, fl. 1 e 1 v., grifo nosso)¹¹⁷.

Apesar de o documento não mencionar especificamente um passo ou um rio, percebe-se pela avaliação que Sá e Faria fez o quanto era difícil e demorado o deslocamento de uma tropa de militares de São Paulo para Viamão.

¹¹⁷ Documento manuscrito: OFÍCIO do Brigadeiro José Custódio de Sá e Faria, para o (governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís António de Souza Botelho Mourão), sobre quatro pontos contidos na carta do Governador. São Paulo, 17 de abril de 1773. AHU_ACL_023-01, cx. 66, doc. 5112, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4 e 4 v.

Um das maiores dificuldades mencionadas pelo autor era a grande quantidade de cursos de água ao longo do caminho. Neste ponto, aponta um dado interessante: os rios em períodos de chuvas e enchentes não poderiam ser atravessados, devido a sua grande correnteza. Como solução, seria necessário estacionar a tropa e aguardar as águas baixarem até haver ponto de vadear de forma mais segura.

O autor comenta ainda que a marcha era bastante longa e de tráfego árduo, extenuando as tropas militares. Dessa forma, faz a recomendação de que o deslocamento das tropas seja feito por rota marítima entre o porto de Santos e a Ilha de Santa Catarina ou a Vila de Laguna, de onde seguiriam por terra pelo Caminho da praia, estimando o percurso em 10 dias até Viamão.

Posteriormente, há um documento de 1840 que narra a expedição mal sucedida do Brigadeiro Francisco Xavier Cunha na travessia do Pelotas, durante a Revolução Farroupilha:

[...] foi portar-se **nas margens do Rio Caveiras**. Daqui marchou para as **margens do Rio Pelotas**; e deixando ahi metade da sua infantaria, marchou com a outra metade, com 17 homens do seu Piquete e com huns 60 Lageanos montados ao encontro dos rebeldes, sem saber o seu numero. No dia 14, estando já em presença do inimigo esperou que elle o volteasse, e que o atacasse de frente, então **encorralou-se em huma Taipa**; e depois de destroçado, **veio passar o Rio Pelotas** em companhia de hum Alferes Bueno que se dá como testemunha do seu fim na passagem do mesmo Rio. (AESP, 1840, fl. 1 v. e 2, grifo nosso)¹¹⁸.

Este officio testemunha historicamente os perigos da travessia do rio Pelotas. Além disso, é interessante observar a menção que faz sobre a existência de “taipas”, provavelmente, referindo-se às taipas da mangueira existente na margem catarinense ou no curral do Registro de Santa Vitória na margem gaúcha, pois não deixa claro em que margem do rio combateu os rebeldes.

Em outro documento sobre este fato, Thomas Jozé Moniz Coelho, Major de Brigada da Divisão da Serra, dirigiu officio a Luis Francisco Jozé de Souza Soares d’ Andréa, Marechal de Campo e Presidente da Província de Santa Catarina, datado de 06/01/1840, narrando os movimentos realizados pela Coluna da Divisão entre o Rio Negro e o Registro de Santa Vitória, onde foram derrotados pelas forças rebeldes. Neste documento, há várias referências a pontos geográficos (passos, rios,

¹¹⁸ Documento manuscrito: OFÍCIO de Francisco José de Souza Soares d’ Andréa a Manoel Machado Nunes, Presidente da Província de São Paulo, [...]. Palácio do Governo de Santa Catarina, 3 de Janeiro de 1840. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Offícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1840, folhas 1, 1 v., 2, 2 v. e 3.

fazendas, etc.) existentes no trecho do Caminho das Tropas entre Lages e o rio Pelotas:

No dia 13 chegamos ao **arroyo do Carahã**, ja com o Corpo Legal da Villa de Lages composto de sessenta a setenta homens, e commandado pelo seu respectivo Major Manoel Roiz' de Souza, que se tinha reunido ao Snr' Brigadeiro pelas immediaçoens da **Estancia denominada Escurinho – pertencente ao Alferes Jozé Moreira Branco**, para onde o mesmo Luis Brigadeiro se tinha dirigido tres, ou quatro dias antes, adiantando-se para isso do **Passo Caveiras**. Finalmente, depois de ter o referido Snr' Brigadeiro, no resto da tarde d'esse dia, feito as disposiçoens, que ja communiquei a V. E.^a no meu citado officio de 17 do passado, segui pela hora d'ave Maria ao **passo de Pelotas** com o referido Corpo de Lages, Piquete, e sessenta e quatro praças d'Infanteria, e ahi pernoitou, ate que raiou o dia 14, em que depois de faser junccão com o Corpo d'Emigrados, que constava ja de tresentos e tantos homens (nelle tambem se achava o Major Candido Pereira da Silva Alano) entrou em acção **na taipa de Pedra com o Registo de Santa Victoria**, na qual tivemos deses destroçados. (AESP, 1840, fl. 6 v., grifo nosso)¹¹⁹.

O Passo do Pelotas, mencionado como local onde acamparam, é o local de travessia do rio Pelotas, atualmente denominado Passo Santa Vitória. Contudo, a indicação mais interessante neste documento é a referência à existência de taipa de pedra junto ao Registro Santa Vitória.

Esta informação apresenta uma referência cronológica sobre a ocorrência de taipas de pedras nas imediações do Registro Santa Vitória. No entanto, é necessário avaliar a informação, pois poderia se referir ao local da edificação do Registro Santa Vitória, que se localiza na margem gaúcha do rio Pelotas, sem, contudo, mencionar que tenha atravessado o passo.

Além disso, não necessariamente estaria se referindo ao corredor do caminho que se liga ao registro, mas indicar as estruturas construídas no próprio registro, como as taipas das mangueiras. Ou ainda, poderia se tratar de parte do corredor que inicia na mangueira existente no passo, na margem catarinense.

Para ilustrar a quantidade de animais que cruzavam um rio, apresenta-se um documento de 1842, referente ao imposto pago na Coletoria de Lages, em Santa Catarina:

As folhas vinte e cinco do Livro em Serviço seja carregado ao actual Collector a quantia de cem mil reis que pagou o Snr. Ten.º Pedro Ribeiro Nardes **pela passagem nos Rios Canoas e Marombas de quinhentas Bestas** que fez exportar da Provincia do Sul, para a Provincia de São Paulo o Snr. David dos Santos Pacheco. Em fé do que se lhe dá a presente Guia nesta ditta Coletoria aos 13 de Maio de 1842. (In: TRINDADE, 1992, p. 83, grifo

¹¹⁹ Documento manuscrito: OFÍCIO (cópia) de Thomas Jozé Moniz Coelho, Major de Brigada da Divisão da Serra a Luis Francisco Jozé de Souza Soares d Andréa, Marechal de Campo e Presidente da Provincia de Santa Catarina, [...]. Cidade do Desterro, 6 de janeiro de 1840. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Ofícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1840, folhas 5, 5 v., 6, 6 v., 7 e 7 v.

nosso)¹²⁰.

Referindo-se aos contratemplos em função das chuvas e rios cheios, Luz descreve como era feita a travessia de acordo com o tipo de tropa conduzida:

Com tempo seco a viagem é mais segura, porém com chuva torna-se mais incerta: os rios se enchem rapidamente, as águas barrentas se avolumam trazendo na correnteza troncos, madeiras e galhos, e então é preciso esperar que baixem. [...] Se tropa é de bois, mal o rio começa a vasar, não esperam que as águas baixem de todo. Mete na correnteza o gado, que nadando, passa para o outro lado. E lentamente prosseguem a jornada sob o aboio monótono e grave de “ouu... ouu... ouu...” que reúne o gado e evita tresmalhar-se [...] Se a tropa é de cargueiros, para não molhar a carga é necessário que o rio baixe completamente e dê “vão”. (LUZ, 1952, p. 53-54).

Retomando os dados apresentados nos roteiros e itinerários do subcapítulo 3.3.1, procurou-se analisar as referências aos cursos de água na área de pesquisa e a situação de travessia dos mesmos. Desta forma, elaborou-se um quadro comparativo reunindo as informações disponíveis a este respeito na documentação, correlacionando-os à rede hidrográfica atual.

Conforme se observa na análise do quadro 13, o rio Pelotas era o maior e mais difícil de atravessar. Isso se devia também às suas margens, que eram de difícil acesso, somente alcançadas em um determinado ponto, através de uma trilha no meio do desfiladeiro.

Os rios Pelotinhas e Caveiras eram vencidos sem maiores dificuldades, pois davam vau, ou seja, eram atravessados a pé com nível de água baixo. Já o rio Canoas tinha como particularidade ser passado de canoa, porém com os animais cruzando a nado.

Cabe salientar que na análise dos demais documentos referentes ao trecho pesquisado neste estudo, quase sempre são mencionados, na mesma sequência, os cursos de água a serem passados durante o trecho do Caminho das Tropas: o rio Pelotas, o rio Pelotinhas, o rio Caveiras e o rio Canoas.

Com base nestes relatos, pode-se dizer que no final do século XVIII a travessia dos rios, especificamente na área objeto de estudo desta pesquisa, era uma tarefa muitas vezes árdua e demorada.

¹²⁰ GUIA do imposto pago de cem mil réis pelo Tenente Pedro Ribeiro Nardes referente à passagem de 500 mulas nos rios Canoas e Marombas, na Coletoria de Lages, na Província de Santa Catarina, exportadas pelo Sr. David dos Santos Pacheco, da Província do Sul para Província de São Paulo. Coletoria de Lages, 13 de Maio de 1842. Publicado em: TRINDADE, Jaelson Britan. **Tropeiros**. São Paulo: Editora Publicações e Comunicações Ltda, 1992, p. 83.

Cursos hidrográficos atuais	Roteiro - 1745	Itinerário do Prático - Ca. 1773
Rio Pelotas	Rio Grande do Inferno	Este Rio hê m. ^{to} grd. ^e , tem as marge's, innaccessiveis, e so tem hum pequeno desfiladeiro, onde com pouca gente se pode fazer a mayor defensa
Arroio Cará		Carahá [?]
Arroio Penteadado		
Rio Pelotinhas		Este rio dá vau
	Arroio do Morro Alto	
	Arroio Ventura da Silveira	
Rio Caveiras	Rio das Caveiras	Este Rio dá vau em muitas partes
	Arroio do Campo	
	Arroio das Pombas	Ribeirão das Pombas
	Arroio dos Porcos	
Rio Canoas	Rio das Canoas	he Grd. ^e passase em Canoas, e succede achare-se no Porto, porq m. ^{tas} vezes a leva o R. ^o e estas costumão ser pouco sufici. ^{tes} , e não passa mais q huma so limita de carga de cada vez.

Quadro 13 - Comparativo das referências hidrográficas e as suas condições de travessia, no trecho entre os rios Pelotas e Canoas

Fonte: Roteiro de 1745 (BARROSO, 1995, p. 40-44) e Itinerário do Prático⁷⁹.

3. 4. 4 Os passos e as formas de travessias

Os passos representavam os locais mais adequados para a travessia de cursos de água. Além dos dados disponíveis na documentação manuscrita e cartográfica, é possível obter-se mais dados ilustrativos sobre a forma de como as travessias de rios eram feitas e os tipos de passos existentes nas representações iconográficas.

Todavia, salienta-se que não há conhecimento sobre a existência de registros iconográficos da época estudada para a área pesquisada. Em razão disso, procurou-se analisar os exemplares disponíveis, correlacionando as informações obtidas com os materiais ao contexto da região pesquisada.

A ilustração “Caminho dos Órgãos”, do suiço Johann Jacob Steinmann (figura 32), que litografou imagens do Brasil entre 1825 e 1833, demonstra uma tropa de animais muares carregadas que acabaram de atravessar um curso de água e começam a subir uma trilha na encosta de um caminho.

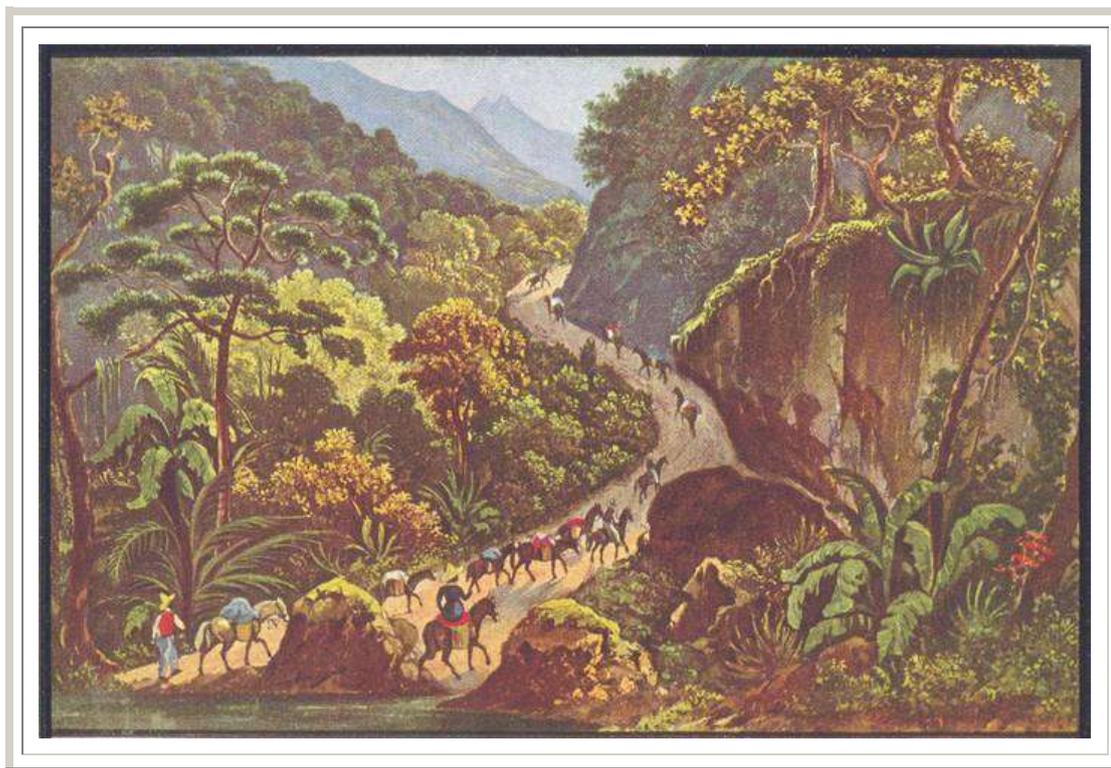


Figura 32 - “Caminho dos Órgãos”, ca. 1840
 Fonte: Johan Jacob Steinmann.

A imagem apresenta uma área de relevo montanhoso em meio à floresta bastante exuberante, provavelmente da mata atlântica. Há grandes blocos rochosos e paredões, os quais o caminho vai contornando, subindo a encosta, serpenteando, para vencer o desnível. Os animais seguem praticamente de forma indiana, na medida em que a trilha se estreita, sendo um animal atrás do outro. Na beira do rio, permanece um tropeiro aguardando que todos os animais tenham saído de água e fazendo a retaguarda do final da fila.

Com algumas modificações do contexto ambiental, ter-se-ia uma imagem bastante próxima da travessia de um grande rio na região pesquisada e a subida da tropa em trilha para vencer a encosta.

Uma das formas de travessia dos animais era a nado, principalmente nas situações onde havia rios com leitos profundos, como era o caso da passagem do rio Pelotas, conhecido como rio do Inferno.

Caso fosse uma tropa de mulas cargueiras, elas precisavam ser descarregadas e os animais de montaria desarreados. A tralha de montaria e mercadorias (as canastras e bruacas) era transportada em canoas de uma margem para outra. Os animais cruzavam a nado.

Este tipo de travessia é ilustrado pelo pintor alemão Johann Moritz Rugendas

na década de 20 do século XIX. Nesta gravura, uma tropa de mulas realiza a passagem do rio Paraíba e as mercadorias são conduzidas em embarcações (ver figura 33).



Figura 33 - Ilustração “Rio Panahyba”, mostrando a travessia de um rio com mercadorias em canoas e as mulas a nado
 Fonte: Johann Moritz Rugendas (1998, Pl. 16).

Este tipo de travessia, também chamado de “vau de orelha”, é medido pelo nível de água de um passo, no qual o animal passa só com a cabeça de fora, como se observa nas ilustrações de Debret (ver figuras 34 e 35) e nos registros fotográficos (ver figuras 36 a 38).

Na ilustração “Travessia do Rio Mampituba” (ver figura 34), Jean Baptiste Debret demonstrou como era feita a travessia de cavalos pelo rio. Eram conduzidos ou guiados por homens em canoas, sendo amarrados por corda à embarcação. Atravessavam assim a nado o rio, mas presos a canoa, talvez pelo próprio freio¹²¹ e as rédeas¹²². Nota-se na gravura que as celas e apetrechos de montaria foram transportados nas canoas e estão sendo descarregadas.

¹²¹ Freio: “Peça de ferro usada na boca do animal cavalgar ou muar para dirigi-lo pelas rédeas”. (VELLHO, *et al.*, 2008, p. 51).

¹²² Rédea: “Peça de couro trançado usado presa ao freio para dirigir o animal cavalgar ou muar” (*ibid.*).

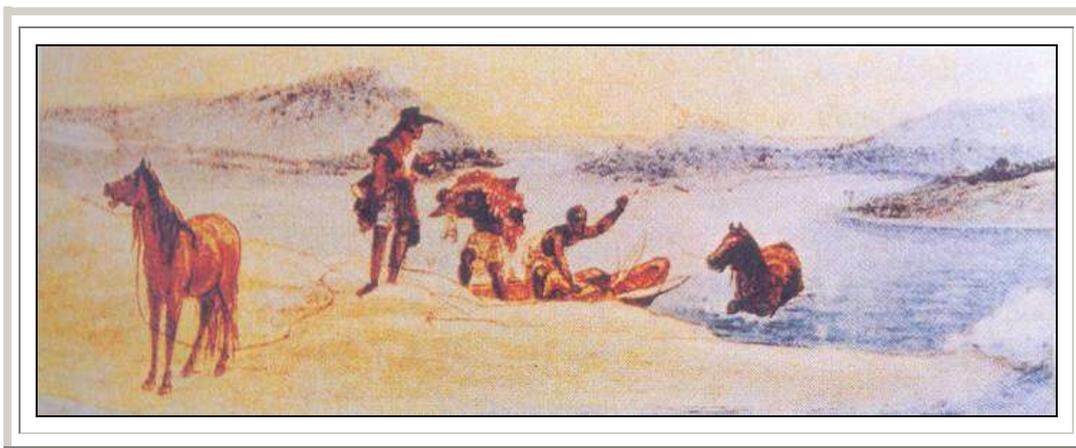


Figura 34 - "Travessia do Rio Mampituba" com auxílio de canoa
 Fonte: Jean Baptiste Debret (In: COSTA et al., 2004, p. 59).

Na outra ilustração, que apresenta a "Travessia do São Gonçalo para as charqueadas de Pelotas" (ver figura 35), o autor retrata a travessia a nado de uma grande manada de gado que seria carneado na charqueada. Nesta imagem, os cavaleiros colocam-se estrategicamente nas duas margens do canal, uns tocando os animais para a água, e os encurralando, e os outros, na outra margem, recebendo-os e balizando o trajeto deles até a charqueada.

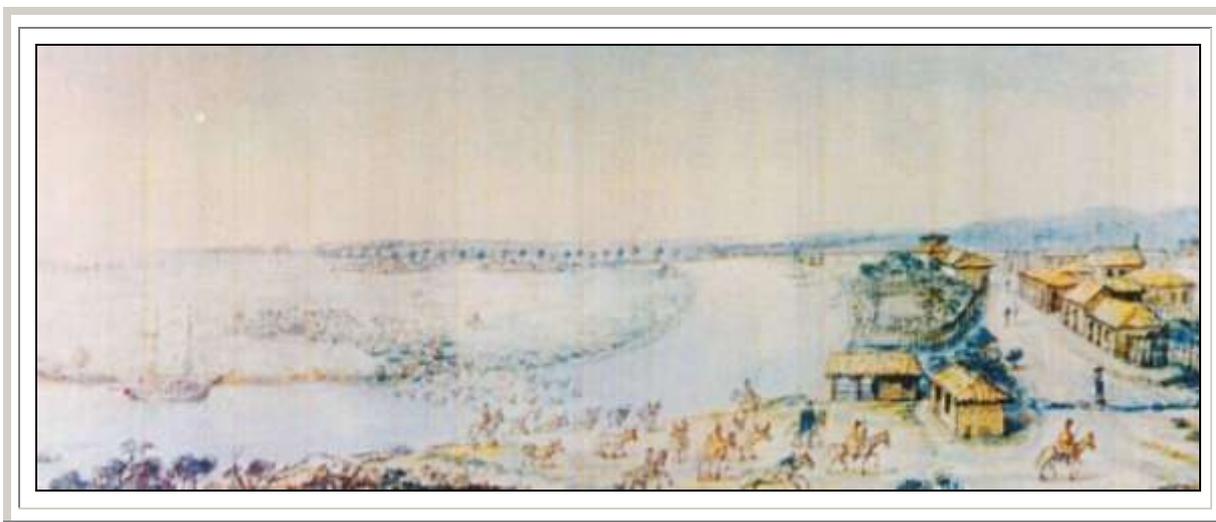


Figura 35 - "Travessia do São Gonçalo para as charqueadas de Pelotas", cerca de 1820
 Fonte: Jean Baptiste Debret (In: ZATTERA, 1995, p. 140).

Nas fotografias 36 e 37, que registram a travessia de tropas de muaras a nado em rios, vê-se que geralmente utilizavam a estratégia de puxar primeiro a

égua madrinha¹²³, assim, os demais animais, sentindo o cheiro da madrinha, se encorajam e a seguem.

Outro artifício poderia ser o uso do cincerro¹²⁴, badalado por um peão numa canoa e assim chamando a atenção dos animais no sentido que deveriam nadar. Em ambas imagens, percebe-se que a travessia a nado é feita na diagonal, sendo os animais levados pela correnteza do rio, aportando mais abaixo na outra margem.



Figura 36 - Tropa de muares atravessando um rio a nado
Fonte: Autor desconhecido. Acervo: IHGSC.

Em alguns casos, como por exemplo, nas tropas de gado, os animais eram guiados, geralmente, por homens em canoas, balizando o local de passagem. É o caso dos registros fotográficos 37 e 38. Este serviço poderia ser feito por canoeiros que trabalhavam na travessia dos rios ou pelos próprios tropeiros.

¹²³ Madrinha: “Égua ou besta que serve de guia à tropa, levando um cincerro ou guizos no pescoço.” (FLORES, 1998, p. 86).

¹²⁴ Cincerro: “Pequeno sino de alta ou metal, com badalo de ferro, usado no pescoço da égua madrinha. O badalar do cincerro servia de guia às tropas”. (VELHO *et al.*, 2008, p. 51).



Figura 37 - Tropa de muares atravessando o rio Chapecozinho a nado, Chapecó (SC), em 1933
 Fonte: Autor desconhecido. Acervo: CEOM / UNOCHAPECÓ.

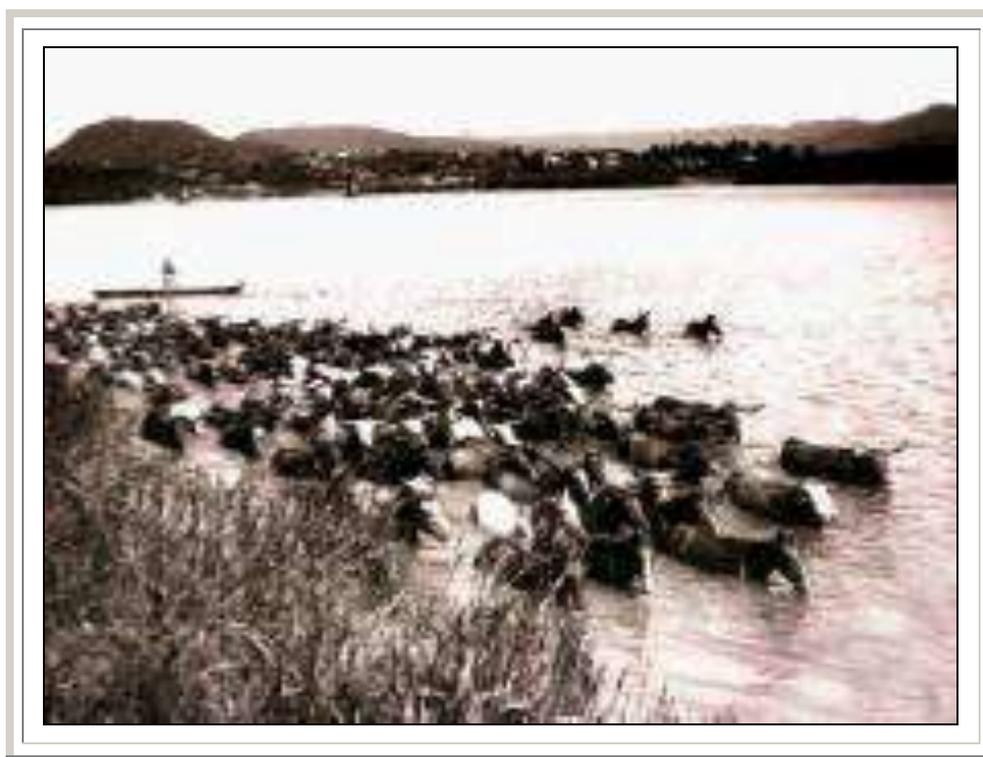


Figura 38 - Travessia de tropas vacum e cavalari a nado no rio Iguaçu, Porto União (SC), no início do século XX
 Fonte: Autor desconhecido (In: FRAGA, 2006, p. 143).

A figura 39 é particularmente interessante, pois mostra a tropa de gado sendo conduzida por quatro canoas. As embarcações estão dispostas em “V”, cercando os animais e os conduzindo, à medida que nadam no rio.

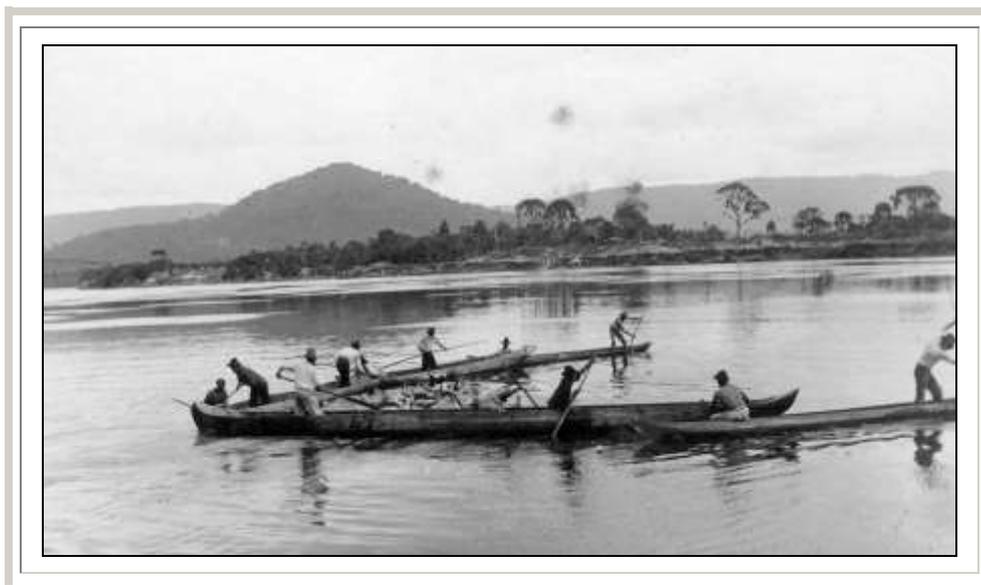


Figura 39 - Travessia de gado por um rio com auxílio de canoas

Fonte: Autor desconhecido. Acervo: IHGSC.

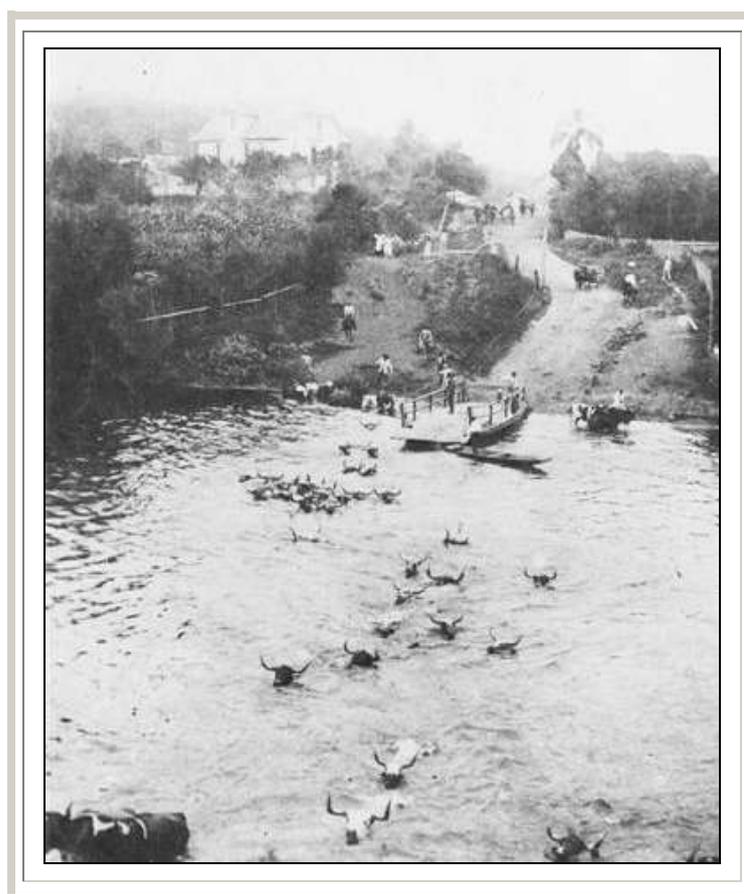


Figura 40 - Passagem de tropa de animais a nado no rio Itajaí do Sul, em Rio do Sul (SC), década de 1920, local atual da Ponte Curt Hering

Fotos: Autor desconhecido. Acervo: Museu Histórico de Rio do Sul¹²⁵.

¹²⁵ Disponível em: <<http://www.riodosul.sc.gov.br/portal/index.php>>. Acesso em: 15/01/2009.

A imagem 40, fotografia referente à década de 1920, exhibe uma tropa de gado cruzando o rio Itajaí do Sul, em Rio do Sul (SC), a nado. Neste caso, o vau é mais curto e não parece haver correnteza, pois os animais atravessam em linha reta. Nota-se a introdução de uma nova embarcação para a travessia, além das canoas: a balsa.

No caso dos outros tipos de rios, com níveis de água mais baixos, estes obstáculos naturais eram cruzados a pé, com as cargas nos animais, quando fossem mulas cargueiras. Caso contrário, se necessário, as mercadorias eram retiradas dos mesmos e carregadas pelos homens, a fim de evitar acidentes e a possibilidade de molhar a mercadoria.

Este tipo de travessia, também conhecido como “vau de cauda”, é retratada pelo pintor francês Jean Baptiste Debret, que viajou pelo Brasil entre 1816 e 1831. Em sua aquarela “Passagem de um rio vadeável”, realizada na Província de Curitiba, Debret retrata uma tropa cargueira cruzando o rio Jaguari Catu (figura 41).



Figura 41 - “Passagem de um rio vadeável”, ilustrando a travessia a pé de um curso de água de nível baixo, com as mulas atravessando sem a carga e os escravos carregando a mercadoria
 Fonte: Jean Baptiste Debret (1989, tomo II, estampa 94, prancha 47).

A descrição feita pelo autor como complemento a esta prancha, dá uma noção bastante clara dos detalhes envolvidos nesta ação:

A passagem de um rio é uma das ocorrências perigosas de uma viagem no interior do Brasil e exige do guia toda a solícitude, principalmente quando se atravessam florestas virgens, onde se tem ainda a temer um possível encontro com os índios. Obrigado a percorrer caminhos sempre difíceis, principalmente para bestas carregadas, não pode o guia alcançar a margem escarpada de um rio por entre florestas impraticáveis; deve procurar as

ravinas, cujas sinuosidades mais ou menos profundas são, entretanto, obstruídas pelos ramos das árvores ou por troncos caídos. É preciso que o viajante conheça exatamente o lugar vadeável dos rios que lhe cabe atravessar, para que possa aproveitar as picadas preparadas de antemão. Chegando embaixo, à beira da água, inicia-se o descarregamento das bagagens e faz-se passar uma das bestas mais acostumadas para reconhecer o vau, tomando logo depois o cavaleiro a mesma direção. Este, como uma sentinela, espera do outro lado a chegada dos escravos, que transportam as bagagens amontoadas em padiolas carregadas à cabeça; os guias a cavalo os acompanham. Tudo transportado para a outra margem e guardado por homens armados, transportam-se os animais em fila uns atrás dos outros, e os senhores, escoltados por seus escravos, fecham a marcha. Basta em seguida tornar a carregar os animais para continuar a viagem. A cena se passa no *Jaguari Catu*, na província de Curitiba. Entretanto, os outros rios que atravessam os imensos campos dessa mesma província são tão fáceis de atravessar, que o *gaúcho* e o tropeiro, encarregados de conduzir a seu destino certo número de bovinos, efetuam a passagem do rio sem outra preocupação a não ser a de seguir na frente para indicar o vau ao rebanho que o acompanha. (DEBRET, 1989, p. 182).

Como se identifica na descrição e na ilustração, esta comitiva era composta de animais carregados, provavelmente muares, e vários escravos que auxiliavam na atividade de transportar a mercadoria na travessia de um rio. Neste caso, os animais cruzavam sem a carga, pois poderiam molhá-la, uma vez que o nível do rio estava acima de cintura de uma pessoa.

Debret destaca algo que é recorrente entre os tropeiros: a passagem de um rio é uma atividade tensa e bastante perigosa. Para tanto, faz-se necessário buscar sempre um lugar mais adequado e o viajante deve conhecer bem o local onde os rios são vadeáveis.

Quando se chega à beira de água, segue-se o procedimento de passagem: a) descarregar os animais; b) atravessá-los enfileirados (um atrás do outro), usando-se a estratégia de levar primeiro o animal mais experiente, como a madrinha, no caso de mulas; c) atravessar os cavaleiros e as sentinelas, garantindo a segurança na outra margem do rio; d) atravessar os escravos carregando as mercadorias; e e) concluir a travessia, montando novamente a carga nos animais para prosseguir com a viagem.

Este tipo de passagem de rio com animais carregados também pode ser observada em um desenho de Renato da Silva (figura 42), ilustrando o chamado “vau de cauda”, com água até, no máximo, o rabo do animal, não sendo necessário nadar.

Todavia, isto não significa dizer que, apesar de o nível da água ser baixo, a travessia era fácil e sem dificuldades. Há locais, como em alguns rios e afluentes menores, que as águas correm sobre laje de basalto, sendo conhecidos como lajeados ou espraçados, como os existentes na área desta pesquisa.

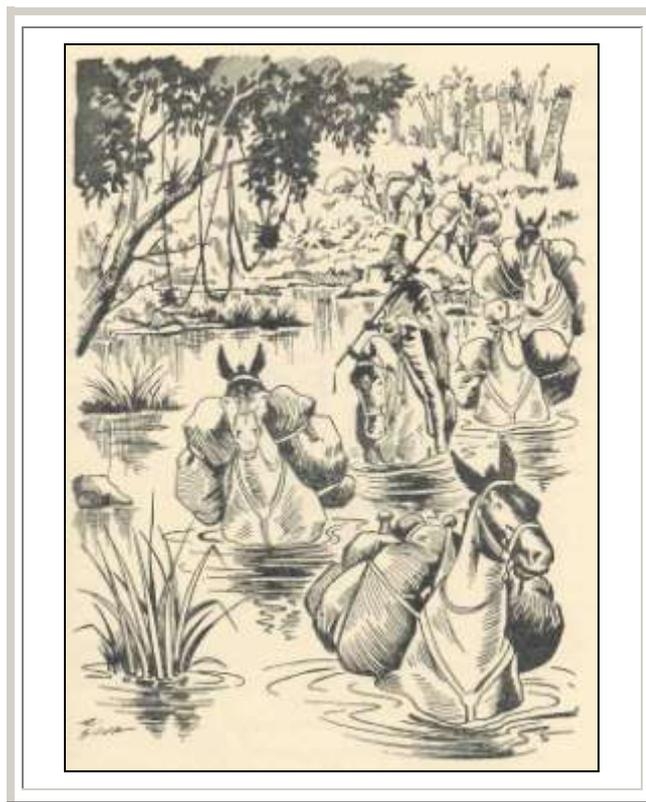


Figura 42 - Ilustração de uma tropa de mulas carregadas atravessando um rio a pé
 Fonte: Renato da Silva (In: GOULART, 1961, p. 65).

Estes pontos se caracterizam pela água correndo sobre o piso de pedra, água rasa, leito baixo, mas com pedras muito lisas e, algumas vezes, com limo, podendo ser bastante escorregadias, perigosas, a ponto de machucar a pata do animal. Em razão disso, as tropas eram passadas com cuidado e lentamente, passo a passo. Estas são características típicas da travessia dos rios Pelotinhas e Penteadado, além de alguns córregos existentes na região.

O episódio “A travessia” da série de reportagens “Os tropeiros” do Globo Rural, é particularmente muito didático, pois mostra como os animais faziam a travessia do Passo Santa Vitória, no rio Pelotas (ver figura 43). A travessia foi revivida em 12/04/06, vigésimo dia de viagem:

Dia da travessia. Segundo depoimento quase unânime dos que participaram da tropeada (tanto da comitiva quanto do pessoal de têve), uma data inesquecível, talvez o ponto alto da marcha.

Foi um dia movimentado e nervoso. Havia muita eletricidade no ar e um medo difuso de que alguma coisa não desse certo. Desde cedo, havia apoio nas duas margens do rio, tanto da polícia ambiental quanto dos bombeiros.

[...]

Outro “aperitivo” forte foi a descida da tropa pelo mato, morro abaixo, até a margem do rio. Quando a caravana encostou no barranco do Pelotas, no lado gaúcho, ficou claro de que não se tratava de um fato corriqueiro. Longe disso!

[...]

O medo era que, nesse momento, as mulas refugassem!
 Vamos atravessar a Fada [égua] sozinha, no cabresto, ao lado da canoa, com jeito da Mel [mula] ir vendo. Levamos a Fada até a outra margem, para ela ver o ponto de saída, e aí voltamos com ela até o meio do rio. Alguém vigia a Mel, e quando ela der sinal de quer ir ao encontro da Fada, a gente desencabresta a madrinha, já na direção da outra margem, e solta a mula... Assim foi feito. Enquanto a canoa ia comboiando a égua Fada pelo rio, a Mel ficou encabrestada na margem, dando seguidos sinais de que queria ir. [...] A gente só tirou o cabresto quando o povo da canoa deu a ordem. Foi instantâneo: a mula tremeu e pulou na água que nem uma capivara. Boa parte da tropa se jogou atrás, a travessia começava a dar certo. Alguns animais vacilaram para entrar no rio e a peãozada apertou aos gritos. Um a um, deixaram o barranco. Dois burros entraram um pouco e tentaram voltar, mas o pessoal rebateu de novo e aí não teve mais volta: a travessia se completou. Quem viu [...] sentiu a beleza da cena: quase 40 animais nadando para atravessar o histórico Passo de Santa Vitória, só com a cabeça de fora, pegando ar, as ventas dilatadas e os olhos de pavor. (RIBEIRO, 2006, p. 56-58).

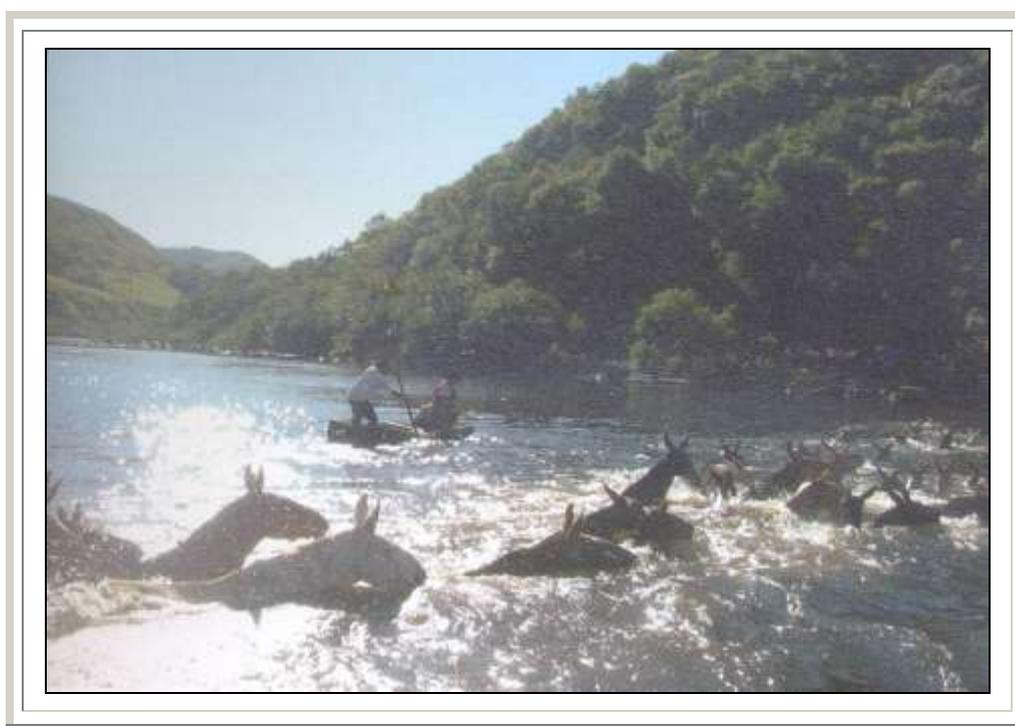


Figura 43 - Travessia do rio Pelotas entre os Estados de Rio Grande do Sul e Santa Catarina pela tropa de mulas do Globo Rural no Passo Santa Vitória
 Foto: Francisco Maffezoli Jr. (In: RIBEIRO, 2006).

Esta descrição de caráter meramente jornalístico é um testemunho vivo que ilustra a dificuldade vivida ainda no presente para a realização desta travessia. Um sentimento também compartilhado pelos tropeiros. Entretanto, a dificuldade não estava vencida por completo: faltava a subida da encosta. Um dos guias da equipe comentou que a descida até o Passo Santa Vitória era “ferradura na pedra lisa”. Na subida, era “ferradura molhada na pedra lisa”, indicando o quanto as margens rochosas deste rio eram difíceis.

Historicamente, a travessia neste local sempre foi uma tarefa muito difícil. Muitos animais foram perdidos. Muitas pessoas morreram. As dificuldades em cruzá-lo, associadas ao seu histórico de acidentes, fez com que o local ficasse conhecido como Passo do Inferno. O rio Pelotas tem normalmente 8 m de profundidade e 70 m de vau e quando está baixo a correnteza não puxa muito.

Portanto, o passo é lugar fundo. Trata-se de um momento tenso da viagem e um alívio após tê-lo atravessado sem maiores perdas. Para a travessia do Globo Rural, foram desarreadas as montarias, desencilhados os animais e toda a tralha foi levada de canoa para a outra margem.

Após a travessia, a chegada deve ser sem atropelos para entrar na “escadaria” de pedra da margem catarinense. Todavia, faltava subir a ribanceira em trilha apertada, passando apenas um animal de cada vez. Como dizem os peões, é uma “garganta funil”. Caindo ali, só resta seguir em frente. Ao final desta trilha, chega-se a um mangueirão feito de taipa que existe no primeiro patamar. Este deveria servir para reunir os animais e, principalmente, descansar se a tropa fosse grande, antes de seguir pelo caminho.

Segundo o depoimento do Sr. Sebastião Wolf, que transportava gado de um lado para o outro, a travessia poderia levar um dia inteiro. Às vezes, era necessário aguardar, pois havia outra comitiva vindo do Rio Grande¹²⁶.

Os rios, no contexto da época do tropeirismo, como se percebe na análise dos documentos, representavam um aspecto importante na paisagem de uma região onde se buscava explorar, conhecer e colonizar.

Estes cursos de água foram pontos estratégicos de defesa de fronteiras, balizas de divisas e marcadores de limites entre administração das capitânias e províncias. Foram também referências geográficas para os viajantes ao longo dos caminhos, locais importantes para a instalação de guardas, registros e coletadoria de impostos aos cofres reais e públicos, além de passos para a travessia dos animais, com maior ou menor dificuldade, exigindo ou não infra-estrutura para a passagem sobre os mesmos.

Para os tropeiros ou viajantes, muitos rios, principalmente os caudalosos e largos, representavam momentos de apreensão que exigiam atenção e cuidado, principalmente para os tropeiros, cuja carga em espécie ou em animais poderia ser extraviada ou danificada.

Os passos eram os melhores locais para a difícil tarefa da travessia,

¹²⁶ Entrevista gravada no documentário “O Caminho das Tropas” (SARTORI, 2004).

especialmente aqueles que tinham sido escolhidos na paisagem formada pelos rios como os locais mais propícios para esta empreitada. Alguns rios possuíam bons vaus para cruzá-los sem maiores percalços e sempre eram procurados, pois estes lugares apresentavam como condição propícia os espraiados ou remansos, com nível de água pouco profundo, permitindo a passagem a pé, a cavalo, ou com as mulas carregadas, sem a necessidade de descarregar as bruacas e canastras.

3. 5 MANUTENÇÃO E MELHORIAS DO CAMINHO

Todo caminho aberto ou estrada construída necessita ao longo dos anos de manutenção para garantir a conservação do seu leito em condições de uso, assim como de melhorias para se adequar ao crescimento do fluxo ou às novas necessidades dos viajantes.

A manutenção de um caminho requer inspeção para constatar as carências, administração da obra e recursos financeiros para manter a via. Enquanto que melhorias são as ações de beneficiamentos realizadas ao longo da rota, melhorando o seu estado de conservação e trafegabilidade.

Isto não seria diferente com o Caminho das Tropas durante os séculos XVIII, XIX e XX, quando já não é mais usado para a passagem das tropas de animais e militares, mas sim com a inserção do leito de rodagem dos veículos motorizados em trechos do antigo caminho. Esta estrada, ao longo de três séculos, também necessitou de manutenção. Foram realizadas ações para conserto de avarias e da instalação de benfeitorias para os usuários.

As informações existentes a este respeito são muito escassas na documentação analisada. Porém, existem alguns dados de grande importância para tentar explicar como era feita a manutenção, qual a origem dos recursos financeiros e quem eram os responsáveis pela empreitada.

Após a abertura da primeira picada, a retificação do caminho e a instalação das primeiras melhorias de infraestrutura (pontes, estivas, etc.) realizadas por Cristóvão Pereira de Abreu na década de 30 do século XVIII, ficaram poucos registros. Foram abertos trechos novos e melhorados alguns segmentos feitos pelos “primeiros descobridores”. Contudo, pouco se sabe sobre a sua manutenção e melhorias até o último quartel desse século.

3. 5. 1 Ações a cargo dos moradores

Sobre a manutenção do caminho, tem-se um primeiro ofício, datado de 1775, referente à marcha a ser realizada pelas tropas militares que se deslocam de São Paulo para o sul. Neste documento, é solicitada a melhoria da via no trecho entre as localidades de Estiva¹²⁷ e Campo Alto¹²⁸, situados no raio de ação da Vila de Lages, pois a ordem é encaminhada pelo Governador da Capitania de São Paulo a Antonio Correia Pinto, Capitão-mor de Lages:

Hé indispensavelm.^{te} preciso ao Real Serviço **para o melhor transito, e comodo** das Tropas de S. Mag.^e, que ham de marchar p.^a o Sul, que **se faça, e componha o caminho, que vay desde a Estiva até o Campo alto;** Pelo que ordeno a Vm.^{ce}, que com a mayor suavid.^e, o menor vexame, que possivel for, **ajunte a gente precisa, e com ella faça, e componha o caminho sobre dito desde o Campo alto até a Estiva,** em que ha de ir parar igual diligencia, que incumbo ao Cap.^m Jozé dos Santos Roza desde o Campo do Then.^{te} até a d.^a Estiva, em que Vm.^{ce}, e elle ham de concluir esta diligencia, que m.^{to} lhe recomendo, e nam menos toda a possivel brevidade. (IAN/TT, 1775, fl. 194, grifo nosso)¹²⁹.

A mesma ordem é despachada para o Capitão de Curitiba, Jozé dos Santos Roza, sendo este responsável pela manutenção do trecho seguinte, entre a Estiva e o Campo do Tenente¹³⁰.

Constata-se neste documento que o caminho precisava ser consertado para facilitar o trânsito e oferecer comodidades aos militares que iriam se deslocar para o sul. Contudo, não menciona quais seriam os itens, a serem compostos no referido trecho, que estavam em mau estado de conservação. Para a realização de tal tarefa, foi ordenada a convocação da população local, que seria a mão-de-obra necessária para a empreitada. Entretanto, aconselhava-se que esta convocação deveria ser feita de forma branda.

Na sequência, no início de 1776, o Governador da Capitania de São Paulo informa estar ciente da impossibilidade de fazer a melhoria no referido trecho da estrada e nos passos, para a passagem das tropas:

A respeito da factura dos caminhos, sei q em Curityba se confortaram os

¹²⁷ Campo da Estiva é atualmente a região dos municípios de Papanduva e Itaiópolis em Santa Catarina (MOREIRA, 2006, p. 86).

¹²⁸ Segundo a cartografia do século XVIII, Campo Alto situava-se nas imediações da Serra do Espigão.

¹²⁹ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, [...]. São Paulo, 20 de julho de 1775. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 194.

¹³⁰ Município de mesmo nome situado no Estado do Paraná.

possiveis passos, e Legoas, e **vejo a impossibilidade**, q Vm.^{ce} me representa **dese fazer por essa villa o caminho, que vai da Estiva** p.^a ella; alem de que as Tropas já principiãrão a marchar em 8 do mes passado por Destacamentos, e som.^{te} restão as ultimas Companhias da Casa Maria, q ficam a expedirse nos proximos dias; assim contentarme-hei, que no transito dessa Villa sejão municiaadas, e assistidas por conta de S. Mag.^e, na forma das minhas ordens, q cada Companhia leva, e **q se concertem tanto agora, como depois os mais terriveis Passos, a q dever**, e puder chegar a gente dessa Villa.

[...]

Torno a recomendar a Vm.^{ce}, que viva ahi em cautella p.^a todo o superveniente movimento dos vizinhos, ainda q m.^{tas} pessoas praticas me informam, q' **por ahi nenhua' entrada pertenderiam fazer pelo imenso, e quase invencivel caminho, q vem p.^a Curityba, onde em qualquer Passo melhor, q nessa Villa**, se poderiam impedir, e destruir, e isto se metem feito ver bem palpavelm.^{te} [...]. (IAN/TT, 1776, fl. 202 e 202 v., grifo nosso)¹³¹.

Após seis meses entre a solicitação e a resposta, o Governador comenta que em Curitiba os consertos do caminho e dos passos já tinham sido providenciados. Entretanto, no trecho sob a responsabilidade de Lages, a manutenção não tinha sido feita. Correia Pinto havia enviado uma representação nesse sentido, mas os motivos são desconhecidos.

As tropas dos militares já haviam iniciado a marcha há mais de 40 dias e deveriam ser municiaadas quando da passagem pela Vila de Lages, provavelmente auxiliadas com gêneros alimentícios. Além disso, os passos em mau estado deveriam ser consertados e isso provavelmente incluiria a construção de pontes, pontilhões ou a fabricação de canoas para a travessia de rios.

Por fim, faz referência à imensidão e a quase invencibilidade do caminho, referindo-se a sua grande extensão e as dificuldades para se percorrer esta via.

Após o ataque e tomada da Ilha de Santa Catarina pelos espanhóis, a ligação existente entre São Paulo e Lages passa a ser muito usada para o envio de tropas militares em seu socorro e defesa do território português de outros ataques.

Assim, com a finalidade de melhorar as condições dos caminhos, o Capitão-mor de Lages é encarregado pelo governador da Capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, em 10/04/1777, de realizar a inspeção e a manutenção das estradas do seu distrito:

Para facilitar os transportes dos socorros que desta Capitania passão para o continente do Sul, e **para que as Tropas, que estou a destacar não tenham incomodidades, e sigão regularmente as suas marchar, sem interrupção, se faz necessario, que vm. sem perda de tempo escolha algumas pessoas de confidencia**, no cazo de se achar legitimamente

¹³¹ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, [...]. São Paulo, 26 de janeiro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 202, 202 v., 203 e 203 v.

impedido em outras occupacoens do Serviço, **a quem encarregará a inspecção do reparo dos Caminhos do districto dessa Villa**, por onde os ditos transportes Tropas hajão de passar; **fazendo ao mesmo tempo concertar as pontes, e aterrados, e pondo Canoas, ou Jangadas promptas, se houverem Rios**, que para o dito effeito as necessitem.

Neste trabalho occupará vm. os moradores dessa Villa com a economia, e moderação, que requer huma deligencia tam importante; e para evitar quaesquer queixas **obrará vm de mam comum com a Camera dessa villa a quem participará esta determinação distribuindo-se o referido trabalho de tal sorte, que o povo não seja vexado.**

Eu confio da sua actividade e prudencia, que dezipenhará com toda a satisfação este Serviço. (IAN/TT, 1777, fl. 232, grifo nosso)¹³².

Este documento aponta claramente como deveria ser feita a melhoria do caminho e as ordens promulgadas para tal finalidade. Os consertos seriam realizados utilizando-se a mão-de-obra dos habitantes da vila, sem exarcebção, em comum acordo e com auxílio da Câmara da Vila, que determinaria os responsáveis pelo trabalho, legitimando assim as ordens.

Entre as melhorias necessárias, constavam o conserto de pontes, a melhoria dos aterramentos e a colocação de canoas ou jangadas para a travessia dos rios. Para a inspecção do reparo do caminho, deveria ser realizada a nomeação de alguém de confiança do Capitão-mor para tal tarefa, caso ele próprio não pudesse executá-la. Desta forma, estariam garantidas as melhorias necessárias, que seriam realizadas pelos moradores.

Os reparos do caminho tinham a clara finalidade de facilitar a passagem dos militares, fazendo com que estes chegassem mais rápido ao seu destino, não ficassem estacionados aguardando melhores condições ou perdendo tempo em consertar trechos da via ou passos para passar a tropa e sua tralha militar.

Em outro documento do mesmo ano, o referido Governador da Capitania de São Paulo elogia o Capitão-mor por ter mandado consertar o caminho: “Fez Vm.^{ce} muito bem em mandar pessoas da sua confiança a concertar o Caminho, deixando se ficar nesa V.^a [vila] onde hê mais util a sua asistencia para providenciar tudo o de que se necessita”. (IAN/TT, 1777, fl. 249)¹³³.

No que se refere ao concerto do caminho entre São Paulo e Cubatão, houve uma representação em 1742 dos Officiais da Câmara da Cidade de São Paulo para o

¹³² Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lajes, [...]. São Paulo, 10 de abril de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 232.

¹³³ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, [...]. São Paulo, 27 de junho de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 249 e 249 v.

Ouvidor-Geral da Comarca de São Paulo, João Rodrigues Campelo, afirmando que o conserto deveria ser feito pelos moradores de Santos.

Esta carta, enviada ao rei D. João V pelo ouvidor, afirma que a respectiva representação seria justa, “[...] pois os habitantes do termo da cidade e da serra, mandavam fazer, todos os anos, o dito caminho, que era da maior conveniência para os moradores [...]” (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 14. doc. 1388, 1742)¹³⁴. Contudo, menciona que:

[...] moradores da Cidade de São Paulo e os da serra não podiam suportar termo de mandar os poucos escravos que possuíam, para a construção do caminho, sendo os que menos o utilizavam a expõe que, nem mesmo obrigando os habitantes que possuem terras junto a ele, a fazerem as suas ‘testadas’, o caminho as conservaria, pelas inundações que recebia e pela continua cavalaria, conduzindo cargas que por ele passava. Por isso, parece ao ouvidor que tanto os moradores da serra como os da Vila de Santos deviam ficar aliviados, mas poderia impor-se a cada carga que as conduzisse da Vila de Santos à cidade de São Paulo, às vilas da serra ou às minas de capitania, o imposto de vinte reis, a arrematar-se a construção do caminho, de três em três anos, obrigando-se o arrematante a conservá-lo em termos de não haver queixas e de maneira que os caminhantes pudessem viajar sem incômodos nem experimentar mortandade na cavalaria, o que sucedia várias vezes, pelas ditas dificuldades do caminho, além de que esse conserto iria aumentar a Fazenda Real no que respeitava os direitos de entradas. (AHU_ACL_CU_023-01, cx. 14. doc. 1388, 1742)¹³⁴.

Apesar de este documento ser referente a outro caminho da Capitania de São Paulo, o mesmo mostra a prática corrente em meados do século XVIII relativa à obrigação dos moradores, principalmente daqueles que tinham propriedades ao longo dos caminhos: realização da construção e conservação das vias, utilizando, para tanto, a sua própria mão-de-obra escrava.

Neste caso específico, os moradores reclamavam de não terem condições de garantir a realização da compulsão a eles imputada, mesmo porque o contínuo tráfego de cavalos e cargas, somadas às inundações, prejudicavam a conservação do caminho, além do fato de serem os que menos utilizavam a rede viária.

Sendo assim, o ouvidor entende que estes deveriam ser desonerados da obrigação, sugerindo para tanto a aplicação de um imposto de 20 réis para cada carga que fosse conduzida pela referida via e o arremate na construção do caminho por períodos de 3 anos, obrigando o arrematador a conservar a estrada. Com estas medidas, seria arrecadada a receita necessária para a manutenção e a construção do caminho e a determinação de um responsável por este serviço.

¹³⁴ Documento manuscrito: CARTA do Ouvidor-Geral da Comarca de São Paulo, João Rodrigues Campelo, informando (D. João V) sobre a representação que tiveram os Oficiais da Câmara da Cidade de São Paulo, [...]. Anexo: representação, representação (cópia). São Paulo, 29 de agosto de 1742. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 14. doc. 1388, folhas 1, 1 v., 2, 3, 3 v. e 4.

Outra melhoria mencionada na documentação textual, foi o desmatamento de duas áreas para facilitar o trânsito no trecho de Lages ao Registro de Curitiba:

Emquanto aos Indios, que se achão nos contorn[os] dessa V.^a [Vila de Lages] me parece muito acertado, que della não sayão a se se concluir o trabalho para que forão destinados; e igual.^e o que vm. me propoem na sua carta de **os empregar em des cortinar os dois mattos grandes desse Certão, visto seguir-se dahi hum grande aumento aos direitos Reaes pela grande facilidade, e pouco risco com que siguirão as Tropas até o Registo de Curitiba. (IAN/TT, 1778, fl. 281 v. e 282, grifo nosso)¹³⁵.**

A mão-de-obra empregada nesta tarefa era formada pelos índios que haviam sido trazidos de São Paulo para trabalharem nas roças reais, com o objetivo de produzirem alimentos para o sustento das tropas militares e sua cavalaria, pois estes estavam envolvidos em campanhas bélicas na região sul, em função do temor das ameaças de invasão castelhana após a conquista da Ilha de Santa Catarina, em 1777.

De acordo com a análise deste documento, a ideia de usar mão-de-obra indígena tinha sido do próprio Capitão-mor, já que estes estavam a serviço do rei. Afinal, nada mais prático que utilizá-los antes do retorno dos mesmos à cidade de São Paulo, beneficiando-se da disponibilidade destes para os serviços pesados.

O uso dos índios propiciaria ainda o aumento da arrecadação dos tributos reais, pois à medida que os caminhos fossem menos perigosos e menos animais fossem perdidos, por consequência, mais impostos seriam pagos na passagem pelo Registro de Curitiba: “[...] emtanto empregará vm. os ditos Indios naquelles serviços que contribuirem para os Reaes Interesses, e augmento desse paiz: pondo todo o cuidado em que seião tratados com caridade e que se lhe não falte com o sustento, e vistuario devidos [...]”. (IAN/TT, 1778, fl. 282)¹³⁵.

A presença de matos fechados no caminho representava a iminência do perigo, havendo a possibilidade de ataques surpresa às tropas ou aos viajantes, à medida que neles poderiam esconder-se bandidos, malfeitores e até grupos indígenas selvagens. Logo, a via precisava ser “limpa” em todos os sentidos.

A região dos Campos de Lages atravessada pelo caminho era caracterizada por espaços abertos, permitindo uma visão panorâmica e também a identificação de alguém se aproximando. O mesmo não ocorria na área chamada, na época, de Matos de São João.

¹³⁵ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, [...]. São Paulo, 21 de novembro de 1778. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 281, 281 v. e 282.

A abertura da comunicação por terra entre a Capitania de São Paulo e Rio Grande do Sul é referida em um ofício de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Governador da Capitania da São Paulo a Martinho de Melo e Castro, Secretário da Marinha e Ultramar em 1775:

Tambem por terra há caminho desta Cidade para o Continente de Viamão, e em alguns passo de Sertoens dentro desta Capitania serião infalliveis os trabalhos, incomodidades, e demoras das Tropas de cavallos, e Infantaria de Voluntarios Reais; pelo que **antes da marcha dellas mandei fazer vinte e duas Leguas de caminho nos matos**. [AHU_ACL_CU_023, cx. 6, doc. 388, 1775, fl. 1 e 1 v.]¹³⁶.

A descrição acima refere-se ao Caminho das Tropas, mencionado neste documento como Caminho para o Continente de Viamão. Segundo as observações, o trecho precisa de manutenção, necessitando de recuperação viária em alguns passos. O Governador informa também que mandou fazer 20 léguas do caminho em áreas de mata, a fim de facilitar a marcha da Infantaria.

O governo dessa capitania ainda menciona que “todos estes caminhos se fizeram pelos Povos sem despeza alguma da Real Fazenda, e sem mais custo, que diligencias, e atençaens minhas, com que se conduzem, e somente se podem conduzir os desconfiados Paulistas” [AHU_ACL_CU_023, cx. 6, doc. 388, 1775, fl. 1 v.]¹³⁶. De acordo com esta citação, fica caracterizado que não houve despesas para os cofres reais e que os responsáveis pelos caminhos foram os moradores ao longo destas vias.

3. 5. 2 Ações governamentais

A Carta Patente expedida a Antonio Correia Pinto pela da Rainha D. Maria I, concedendo o título de Capitão Mor do Sertão da Curitiba da Capitania de São de Paulo, em 1779, menciona que a área de seu domínio vai “do Campo da Estiva p.^a o sul ate as Fronteiras daquella Capp.^{nia}”, sendo este nomeado “p.^a vadear e descobrir os vastos e inpenetraveis Certões q. correm da Coritiba até a Fronteira do Rio Gr.^{de} do Sul”. Neste mesmo documento, cita que Correia Pinto havia prestado relevantes serviços à Capitania na Câmara de Curitiba:

¹³⁶ Documento manuscrito: OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro [...]. São Paulo, 10 de novembro de 1775. Anexo: ofício. AHU_ACL_CU_023, cx. 6, doc. 388, folhas. 1, 1 v., 2, 3, 3 v. e 4.

[...] não só purgara aquelles Certoes de malfeitores e criminosos que nelles se refugiavão impunem.^{te} sahindo alguas' vezes e a infestar **os caminhos e a invadir os m.^{ors}¹³⁷ dos campos da Coritiba, mas franqueara estradas p.^a o Commercio principalm.^{te} dos animaes q.' vinhão do sul** que até aquelle tempo o era **m.^{to} impraticavel consumindo nestas expedições grd.^e parte dos seus bens**: que depois de ter asim adientado o Commercio fundara naquella Fronteira a Villa das Lages que era hoje hua' das mais florentes daquella Capp.^{nia} donde percebia a Real Faz.^{da} os Rendim.^{tos} das passagens de dois Rios e dos quintos dos couros que se extrahião p.^a a Laguma [...]. (IAN/TT, 1789, Livro 8, fl. 175, grifo nosso)¹³⁸.

Este trecho da patente elogia sua atuação em livrar os caminhos da ação de criminosos, desimpedindo as estradas para facilitar o comércio dos animais. O interessante é a menção de que o comércio era impraticável, pois investiam-se grandes somas financeiras nessas empreitadas.

No ofício que o Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, redige ao Capitão-mor Regente da Vila das Lagens, Antonio Correia Pinto, em 02/06/1779, é mencionado:

[...] como **o caminho do Sertão hê tão laboirozo o seo trabalho, e q' se dilatará tanto tempo**, faz Vm.^{ce} m.^{to} bem em substar esta abertura, mayorm.^{te} sendo preciso gastar hum poucos de mil cruzados, p.^a o q agora senão achar a Real Fazenda em termos, e só se os tropeiros gratuitam.^{te} se impuzessem hua' contribuição em cada animal, e cabeça de gado, se poderia intentar o referido caminho de tanto beneficio p.^a elles, o q Vm.^{ce} lhes proporá. (IAN/TT, 1779, fl. 283, grifo nosso)¹³⁹.

Em primeiro lugar, constata-se na análise desta correspondência que o Caminho do Sertão era considerado uma via que exigia muito trabalho e que este era bastante árduo, requerendo, portanto, muito tempo e dinheiro para as melhorias necessárias. Além disso, o Capitão-mor era elogiado por “substar” a abertura deste caminho, ou seja, adiar as atividades pelo fato de ser necessário investir recursos públicos da Fazenda Real. Todavia, o montante necessário não estava disponível para a empreitada.

Apesar disso, o Governador sugere uma saída viável na época para a efetivação das melhorias no caminho: a contribuição espontânea dos tropeiros, impondo-se uma taxa por animal conduzido. Afinal, os proprietários de tropas e os

¹³⁷ Abreviatura significando possivelmente “moradores”.

¹³⁸ Documento manuscrito: CARTA PATENTE da Rainha D. Maria I concedendo a Antonio Correia Pinto o titulo de Capitão Mor do Sertão da Curitiba da Capitania de São Paulo. Lisboa, 26 de novembro de 1779. IAN/TT, Fundo Registro Geral de Mercês: Chancelaria de D. Maria I, Livro 8 – 1780, período 1778-1799, folhas 175 e 175 v.

¹³⁹ Documento manuscrito: OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, [...]. São Paulo, 2 de junho de 1779. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 283.

condutores eram os maiores prejudicados pelo mau estado de conservação do caminho.

Com esta contribuição extra, além dos impostos obrigatoriamente recolhidos, seria possível angariar as somas necessárias para o reparo do caminho, beneficiando assim os próprios tropeiros.

As dúvidas que permanecem neste caso são as seguintes: Correia Pinto realmente fez esta proposição aos tropeiros? Qual foi a reação dos mesmos, uma vez que estes já eram taxados com encargos sobre os animais que conduziam? O certo é que, caso tivessem que dar mais esta contribuição, ainda que “espontânea”, seus custos aumentariam.

Outra questão que poderia ser levantada: qual o destino dado aos impostos recolhidos aos cofres reais? Parte dos recursos poderia ser empregada na execução de melhorias do caminho, o que, conseqüentemente, aumentaria a arrecadação.

3. 5. 2. 1 Projeto de beneficiamento do caminho

Para o início do século XIX, tem-se a proposição de um importante projeto para o Caminho das Tropas: a construção da Estrada Curitiba – Lages.

Antonio José da Franca e Horta, Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo, em ofício de 2/08/1804, solicita que o Tenente Coronel Manuel Gonçalves Guimarães se encarregue das obras do Caminho do Sertão no trecho entre Curitiba e Lages, arrematando esta obra, por considerá-lo o único capaz para tanto:

1º He portador deste João [ilegível] de Cordova Sarg.^{to} Mor da Villa das Lages homem de q. forma conflito, assim pelas informaçoes q. delle [ilegível] como fato q agora provavelmente tanto observado, achandolhe [ilegível] e sobre tudo zelo para o Real Serviço e bem do Estado. Com elle tudo circunstanciadam.^{te} **sobre esta medonha Faixa do Caminho do Sertão de Curitiba para Lages, cuja obra tão util a Real Fazenda como aos meus Paulistas, me fez o maior dezejo de lhe dar principio desvanecendo o prejuizo de sua impossibilidade.**

A empresa hé grande, hé difficil, e dispendioza. Sei q ella foi lembrada por todos os meus Antecessores, e mesmo pelo Ministerio q a dezejo tanto como os Nacionaes, mas como posso eu temer a [ilegível] a elle quando há em Curitiba hum Vassallo de S. A. R. como Vm.^{ce} de quem todos me observão as qualidades de honrado, Generozo, Zellozo do bem publico, amante do Servisso de S. A.R? Não eu nada temo, nem hé p.^r receber, huma vez q Vm.^{ce} constante nos seus briozos, sentimentos continue a mostrar o seu Patriotismo em obzequio do Nosso Augusto Principe. Confiado nestas virtudes eu conto desde já p.^a com a sua vontade e disposição, ordenando no dito Sarg.^{to} Mor vá tratar este objecto com o Ouvidor de Parnaguá, e ambas ellas com V. M.^{ce} e a Camera dessa Villa **a fim de q huma vêz se tomem as medidas necessarias para em tempo competente se dar esta obra** [ilegível] ção, esperando de V M.^{ce}, não queira excluir-se durante o meu governo de se prestar a tudo, o q obrou no dos meus Antecessores p.^r Serviço

de S.A

Dizejo portanto, q. V M.^{ce} se rezolva a Aremator esta obra, na Consideração de q ella deve ser executada com aquella pontualidade, e efeitos q exige o interesse geral do Estado, circunstancias q nem todos, são Capazes de desempenhar, e talvez veja V M.^{ce} o unico q a todos lembra, e me notificação, entrando neste numero o Coronel Joze Vaz de Carvalho, q assim me afirma, como q.^m conhece o seu merecim.^{to} há muitos annos.

Tenho a rogar-lhe, q de tudo o q se lembrar, e lhe parecer mais util p.^a a execução deste projecto, mo queira participar, deprecando-me quanto p.^a elle se lhe fizer necessario, q. não possa ser ahi providenciado pelo Ouvidor de Parnagoá, a quem cometo a fiscalização desta deligencia, como verá das Cartas e Instruçoens q. lhe remeto, tendo toda a certeza de q. não me demorarei em dar lhe resposta. [AHU_ACL_CU_023, cx. 62, doc. 4755, fl. 3]¹⁴⁰.

Neste documento, percebe-se a frequente reclamação sobre o mau estado do Caminho do Sertão, destacando as péssimas condições em que se encontrava o trecho entre Curitiba e Lages. Contraditoriamente a sua situação, este caminho era avaliado como de muita importância para a economia colonial do Brasil, em especial a da Capitania de São Paulo.

O Governador desta Capitania expõe a sua aspiração de iniciar as obras de melhorias, acabando com a ideia de ser uma empreitada impossível. Entretanto, não deixa de reconhecer que a obra é bastante grande, onerosa e difícil.

O Governador ainda menciona que tudo o que lhe for necessário e que não for fornecido pelo Ouvidor encarregado da fiscalização, lhe deva ser solicitado para que ele o envie.

Posteriormente, o mesmo Governador da Capitania de São Paulo envia, em 4/03/1806, ao Visconde de Anadia, então Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, um projeto de beneficiar 30 léguas do caminho do sertão que liga a Capitania de São Paulo ao Rio Grande. O autor reforça a importância da obra:

Nesta ocasião escrevo ao Ex.^{mo} Senhor Luiz de Vasconcelos sobre o projeto que tenho formado de beneficiar 30 Legoas do Caminho do Sertão que ha na Estrada que segue desta Capitania para o Rio Grande; Obra, e Servisso o mais importante que pode emprehender para augmeto das Rendas Reaes de S. A., e Comodidade Geral do Publico, como espero V Ex.^{ca} conceitue a vista das razoens que exponho na Copia junta. [AHU_ACL_CU_023, cx. 27, doc. 1232, 1806, folha 1]¹⁴¹.

Este importante documento possui uma cópia de outra correspondência, em

¹⁴⁰ Documento manuscrito: OFÍCIO do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) Antônio José da Franca e Horta ao tenete-coronel Manuel Gonçalves Guimarães [...]. São Paulo, 2 de agosto de 1804. AHU_ACL_CU_023, cx. 62, doc. 4755, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v. e 4.

¹⁴¹ Documento manuscrito: OFÍCIO do Governador e Capitão General da Capitânia de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior] sobre projeto de beneficiar 30 léguas do caminho do sertão que liga a Capitânia de São Paulo ao Rio Grande. São Paulo, 4 de março de 1806. Anexos: ofício, ofício (cópia). AHU_ACL_CU_023, cx. 27, doc. 1232, folhas. 1, 2, 3, 3 v. e 4.

anexo, que complementa o ofício anteriormente mencionado e que será analisada na íntegra, pois contém informações extraordinárias para o estudo do Caminho das Tropas. Trata-se de um raro exemplar manuscrito existente¹⁴², testemunhando o estado desta via e da importância da mesma para a economia do Brasil Colônia no início do século XIX.

Antonio José de Franca e Horta expôs em uma longa missiva as razões do beneficiamento do Caminho das Tropas, projetado em 1806, detalhando as necessidades da Capitania e a utilidade pública que tal obra teria.

Um dos primeiros pontos levantados pelo autor é a atenção que deveriam ter a construção e o conserto de estradas numa nação, pois desempenhavam papel importante para a economia:

A factura, e Concertos das Estradas, q. tanta atenção mereceu sempre as Naçoens Cultas, hé hum dos objectos q. mais asiduamente me tem occupado, a fim de facilitar o transporte dos Effeitos do interior para a Marinha, bem como as Mercadorias q. entrão da Marinha p.^a o interior [...]. (AHU_ACL_CU_023, cx. 27, doc. 1232, 1806, folha 3)¹⁴¹.

No caso da Capitania de São Paulo, as estradas permitiam o transporte das mercadorias que chegavam aos portos, do litoral para o interior e vice-versa, ou seja, dos produtos fabricados no interior para a costa, escoando a produção interna. A razão primeira apontada para a existência de qualquer estrada era o transporte de gêneros, além do abastecimento das pessoas por “coisas”.

O segundo argumento mencionado, aponta para o estado de conservação em que se encontravam os caminhos existentes, na primeira década do século XIX, na Capitania de São Paulo, onde se situava o Caminho entre São Paulo e Viamão. O governador foi bastante enfático ao afirmar “[...] nunca servirão no Estado em q. actualmente se achão [...]” (*ibid.*)¹⁴¹, ou seja, assegurava que, no estado em que se achavam as estradas na época, elas nunca serviriam para trânsito.

As exceções deste quadro de dificuldades viárias eram “[...] os Caminhos q. seguem desta Capital para a Villa de Santos, para a de Itú, e para a Cidade do Rio de Janeiro, q. são os mais concideraveis, pela sua maior, e mais importante freqüência” (*ibid.*)¹⁴¹. Estas vias estavam razoáveis, pois eram as mais usadas e com maior tráfego. Todavia, esta situação não se referia ao Caminho das Tropas, estrada que existia entre esta Capitania e o chamado Continente do Rio Grande:

Não acontece assim com a Estrada que há desta Capitania p.^a o Continente

¹⁴² Ver documento na íntegra no Anexo A.

do Rio Grande, Estrada tão interessante ao Publico como a S. A. R., pois basta dizer-se q. p.^r ella passão annualmente tantos Mil Animaes Vacuns, Mulares, e Cavallares q. só o Contrato dos Meios Direitos q. pagão na Villa de Coritiba [...]. (*ibid.*)¹⁴¹.

A importância desta estrada é percebida sob duas óticas, uma de natureza pública, pelo uso da via pela população. A outra de natureza econômica, em função da geração de impostos. Horta ressalta muito bem que por este caminho passavam anualmente milhares de animais vacuns, muares e cavalaes. O trânsito destes animais resultava no pagamento de impostos na entrada de Curitiba, onde, pelo Contrato de Meios Direitos, a Coroa Portuguesa recebia a metade de toda a renda arrecadada.

[...] porque a outra metade a percebem os Herdeiros da Caza Doadada foi arematado este ultimo triennio por 39:500\$000 r.^s, sendo isto a bem dizer nada em comparação do q. os mesmo Animaes vão pagar, entrando para as Capitancias de Minas Geraes, Goyaz, e Matto Grosso. (*ibid.*)¹⁴¹.

Entretanto, os valores arrecadados em tributos neste trecho não eram expressivos, principalmente se comparados ao que poderia render em outras Capitancias, tais como Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Portanto, projetavam-se os ganhos reais para além daquilo que a Capitania de São Paulo arrecadava naquele momento.

Após explicitar a importância da estrada, o Governador descreve o estado em que a via se encontrava e assim justifica a necessidade de melhorias:

Nesta Estrada q. só da Villa de Coritiba até a Serra de Viamão se contão 160 legoas de maus Caminhos, há sobre tudo hum Sertão de Mattos Geraes q. pouco excede a 30 legoas, situado entre a Freguezia de Santo Antonio da Lapa, e a Villa das Lages na estrema desta Capitania [...]. (*ibid.*)¹⁴¹.

O trecho entre a Vila de Curitiba e a Serra de Viamão totalizava 160 léguas, caracterizadas como de “maus caminhos”. No segmento entre a Freguesia de Santo Antonio da Lapa, atual município da Lapa (PR), e a Vila de Lages (SC), totalizavam 30 léguas de “sertão de matos”, “[...] em cujo Sertão pelos maus passos q. tem, e passagens de Rios se calcula morrerem todos os annos a metade dos Animaes q. nelle entrarão [...]” (*ibid.*)¹⁴¹.

Em virtude disso, a Coroa perdia a metade das rendas que poderia vir a receber, uma vez que os animais somente recolhiam os tributos quando da passagem por Curitiba e os principais problemas aconteciam no trecho anterior ao Registro de Curitiba, “[...] sem fallar no prejuizo q. exprimentão os Condutores destas Tropas, muitos dos quaes ficão perdidos sem recurso, não chegando a tirar

do mesmo Sertão Animaes vivos com q. paguem as despesas do Costeio q. até ali tem feito” (*ibid.*)¹⁴¹.

De acordo com os cálculos feitos na época, recolhiam-se aos cofres reais somente $\frac{1}{4}$ da arrecadação total que se poderia ter, o que significava um grande prejuízo. Além das perdas para os cofres reais, Horta menciona também o prejuízo que os condutores de tropas tinham.

A ocorrência de perdas justificava a reclamação popular para a “[...] factura de huma Estrada, q. hé unica, desde o restabelecimento deste Governo até o presente” (*ibid.*)¹⁴¹. O autor apresenta um quadro com a realidade da época, em que o trecho do caminho na região dos Campos de Lages era comparado a uma picada sem infraestrutura.

Da mesma forma, expõe que a empreitada desta obra requeria um grande dispêndio de recursos e tempo e que a sua proposta já havia sido sugerida e abandonada por outros governadores que o antecederam.

Sendo assim, o Governador da Capitania de São Paulo propõe a execução dessa importante obra através de um projeto que não iria onerar a Fazenda Real, pois, de acordo com a sua proposta, a Coroa não investiria nenhum valor na empreitada.

Eu vou expor a V Ex.^{ca} o resultado das minhas diligencias. Sabendo q. na Conformidade da Provizão de 9 de Mayo de 1747 Documento N.º 1.º, **tem a Casa Doadá obrigação de Concorrer com a metade de toda a Despeza q. se fizer a beneficio dos Meios Direitos q. percebe da passagem dos Animaes naquelle Registo**, propuz este objecto em Junta, já com o dizignio de ser ella quem tome Conhecimento da execução desta grande obra, e Condordando todos em q. de facto assim devia ser pelo proveito q. igualmente lhe vem a rezultar, entrei a ver por todos os modos como **grangearia o animo dos Negocios, e Tropeiros p.^a a outra a metade v.^{to} q do seu p.^{ar} interêsse hera nascido o impenho, e a eficacia com q. solicitavão a factura ao dito Caminho.** (*ibid.*, p. 3 e 3 v., grifo nosso)¹⁴¹.

Os recursos financeiros necessários para este investimento viriam, segundo seus cálculos, de duas fontes: A primeira era prevista por lei. De acordo com a Provisão Real de 9/05/1747, a Casa Doadá tinha a obrigação de financiar a metade de todas as despesas que fossem feitas em prol dos Meios Direitos recolhidos na passagem dos animais no Registro de Curitiba.

A outra metade da renda coletada no registro, que não cabia à Coroa, mas que pertencia por contrato aos herdeiros da Casa Doadá, da qual o próprio Cristóvão Pereira de Abreu teve direito de receber por 12 anos, em decorrência de uma mercê, deveria custear a metade dos gastos. O raciocínio seguia a seguinte lógica: estradas melhores, maior trânsito de tropas e aumento na arrecadação, o

que permitiria também investir e custear o beneficiamento da própria obra, na qual tinham o comprometimento por princípio legal.

Entretanto, faltava ainda a segunda fonte dos recursos. A proposição do Governador era que a outra parte do investimento necessário para realização da obra ficasse sob responsabilidade dos próprios tropeiros. Como os próprios negociantes solicitavam melhorias na estrada, havia a justificativa em função dos interesses de particulares. Faltava apenas conseguir o apoio dos negociantes para levar o projeto adiante.

Seguindo as disposições legais, Horta mandou fixar na Praça de Paranaguá as formalidades da construção do caminho para ser arrematado publicamente:

Para bem me segurar das suas disposições. Ordenei Oficialmente ao Ouvidor de Paranaguá Documento N.º 2º, **puzesse em Praça a factura do mencionado Caminho, declarando a formalidade, com q. devia ser feito**, e suposto não houvesse pessoa q. se abalancasse a arematata, Documento N.º 3º, o q. eu mais queria sucedeu, porq alvoraçado o Povo com a Resolução q. eu mostrava, se inflamou, e **passarão os principaes a fazer p.ª a dita obra o Voluntario offerecimento q. mostra o seu assignado Docum.º N.º 4.º com o qual me enviou a Camera da Villa de Coritiba a Representação N.º 5.º.** (*ibid.*, p. 3 v., grifo nosso)¹⁴¹.

Na verdade, o Governador tinha uma estratégia bem planejada: imaginava que não haveria pessoa naquela vila que se interessasse por arrematar tal obra. O objetivo não era o de arrematar o serviço, mas sim divulgar a resolução da construção da estrada e que não havia pessoa interessada de fazê-la, o que resultaria naquilo que era o seu desejo: a manifestação pública.

São mencionados vários documentos ao longo do ofício a esse respeito, mas, infelizmente, os anexos não acompanham a referida carta. De acordo com os comentários sobre os documentos citados anteriormente, a Câmara da Vila de Curitiba apresentou uma Representação, o povo manifestou o seu interesse na obra e algumas pessoas principais fizeram o oferecimento voluntário para a referida obra.

As estratégias do Governador ainda não haviam se encerrado. Ele tinha conhecimento de que o Tenente Coronel Manoel Gonçalves Guimarães era o único com capacidade para executar esta obra e buscou convencê-lo para que arrematasse a empreitada, por ser ele “[...] todo de hum genio activo, emprehendedor, e cheio de Patriotismo, eu o tenho há muito tempo aliciado [...]” (*ibid.*)¹⁴¹.

Estando o referido militar em São Paulo, solicita que o mesmo lhe dê um panorama completo sobre o Caminho. O Governador precisava de alguém de confiança para executar o projeto, pois a obra localizava-se há mais de 100 léguas

de distância da cidade de São Paulo, o que dificultava a ida até o local, pois teria de se ausentar das atividades na Capital e solicitar autorização para tanto.

O Tenente Coronel apresentara um mapa do Caminho do Sertão, em escala e verificado em campo, cujo anexo também é documento faltante. Em apenso, também fora remetido o cálculo feito do prejuízo anual proveniente da mortandade dos animais, assim como outros documentos que comprovavam a importância e a necessidade da construção da estrada:

Incluzo tem V. Ex.^{ca} o Mappa q. este homem me apresentou do Caminho do Sertão Documento N.º 6.º Mappa q. eu lhe havia recomendado, e q. **ainda q. grosseiro tem com tudo o Merecimento da exaptidão por se na Conformidade da Escala q. o acompanha, verificado sobre o proprio terreno. Igualmente remeto o Calculo do prejuizo q. annualmente redunda com a Mortalidade dos Animaes** assim a S. A, como ao Comercio, Documento N.º 7.º, o q. **assaz comprova a importancia, e a necessidade da factura do mesmo Caminho.** (*ibid.*, grifo nosso)¹⁴¹.

Ao final do documento, menciona estar no aguardo da concordância da Câmara da Vila de Curitiba para tomar as providências necessárias para a execução da obra e solicita que Luiz de Vasconcelos e Souza exponha a importância da mesma ao rei, solicitando a sua aprovação.

Finalmente, encerra afirmando que a utilidade desta estrada não interessa somente à Capitania de São Paulo, mas ao Brasil, “[...] pois como V. Ex.^{ca} sabe todas ella dependem para as suas Conduçoens dos Animaes do Rio Grande, que infalivelmente tem de passar pelo dito Caminho” (*ibid.*)¹⁴¹. Além disso, acrescenta a necessidade e a vantagem de se povoar o sertão, pois a região situa-se próxima às missões espanholas. Desta forma, haveria uma estrada de comunicação para a fronteira sul, por onde se poderia transitar sem maiores obstáculos e prejuízos.

Infelizmente, a sequência desse projeto não se conhece, pois não foram encontrados documentos atestando a continuidade das tratativas sobre as benfeitorias necessárias para a estrada. Não se sabe também se as mesmas foram de fato executadas. Todavia, convém ressaltar que este documento forneceu um referencial cronológico importantíssimo, situando o trecho do Caminho das Tropas analisado no tempo.

O Caminho era tão ruim no início do século XVIII que parecia mais uma picada. Percebe-se pelos relatos que não havia corredores de taipa de pedra delimitando-o. Os corredores eram obras monumentais, que necessitavam de grandes investimentos de tempo e recurso humanos, o que não passaria despercebido. Caso contrário, ninguém proporia um projeto de melhoria sem levar em conta este tipo de estrutura, pois as necessidades eram mais básicas que a

delimitação do próprio caminho.

3. 5. 3 Recursos para custeio das despesas

Além da proposta de benfeitoria feita no projeto de 1806 apresentado anteriormente, têm-se poucos dados para a origem dos recursos para custeio das despesas com a manutenção e melhoria do caminho que não fossem as imputadas aos moradores ao longo do caminho e habitantes de Lages.

A “Relação de estradas de comunicação do interior da Província de São Paulo”, apresenta as estradas situadas ao sul como pertencente a esta província: “As de Lages a V.^a do Príncipe, as de Coritiba - Castro, e as de Apiahy a Itapeva” (AESP, 1819-1822, livro 251, fl. 60)¹⁴³.

É interessante observar que nesse período, o primeiro quartel do século XIX, o trecho entre Lages e a divisa com a Província do Rio Grande do Sul não pertence mais a São Paulo. E de fato, houve o desmembramento da região de Lages da Província de São Paulo e sua incorporação a Santa Catarina, pelo Alvará de 9 de Setembro de 1820.

Em outro documento do mesmo período, após a Independência do Brasil, denominado de “Estatística Política e Civil – estradas”, referente às estradas públicas da Província de São Paulo, apresenta-se o estado de conservação das sete estradas principais em um quadro que contém a identificação da via, o início, o término, o comprimento em léguas, a direção, estado, o meio para consertar e conservar e o responsável. Contudo, o marco final da estrada que ligava São Paulo ao sul é mencionado como o rio Canoas e não mais a Vila de Lages.

É interessante analisar as informações mencionadas nessa estatística referentes à situação de conservação em que se encontravam as estradas, relativas ao período de 1822 – 1825, conforme o reproduzido no quadro 14. Duas são as razões apontadas para o mau estado de conservação: a) a grande extensão das estradas; e b) a pouca população ao longo do caminho. Estas duas características,

¹⁴³ Documento manuscrito: RELAÇÃO de estradas de comunicação do interior da Província de São Paulo. AESP, ordem CO 0444, caixa 86, Departamento do Arquivo do Estado - Ordens, Legião e Tropa paga, do Dia, Ref. Guarda de Ajudantes, Casa da Pólvora, Sala de Ordens 1819-1822, livro 251, folha 60.

nos períodos de chuva, deixavam a situação das estradas precária.

Estradas	Onde começou?	Onde terminão?	Comprimento avaliado em legoas	Sua direção	Em que estado se achão?	De q. meios se esta p. ^a as concertar e conservar?	A cargo de quem está a concerto?
7. ^a	Na Cap.	No Rio de Canôas limite desta Província com a de S. Catharina. Na Villa nova do Príncipe. No Rio de Canoas 40 légoas adeante da V. ^a nova do Príncipe.	112	S.	Apesar ds excell. ^{es} providencias dadas já p. ^{lo} Ex. ^{mo} Conselho do Governo, já particularm. ^e p. ^{lo} Ex. ^{mo} Presid. ^e da Província (cujo zelo e vigilancia p. ^{lo} bem publico tem sido infatigavel especialm. ^e sobre este objecto) todavia em razão da gr. ^e extensão das estradas, da mesquinha população quasi toda indig. ^e , e longas testadas das propried. ^e agricolas, ficão algumas vezes em bom ou não estado sobretudo em tempos de chuvas.	Põi-se em practica o q. decreta a Lei mandando-se a q. sejam concertadas pelos povos dos districtos a q. toccão, e naq. ^{les} lugares, em q. não ha moradores, ou q. havendo-os não o podem fazer p. ^r causa de sua pobreza, verifica-se este de mão commum;	Alem de um Inspector geral, q está incumbido deste artigo e quasi sempre tem sido um off. ¹ do Est. ^o maior do Exercito, a mor p. ^{te} das estradas ten um Inspector particular, q. de ordinario é a Command. ^e das Ordenanças do respectivo districto.

Quadro 14 - Extrato da “Estatística Política e Civil - Estradas” da Província de São Paulo

Fonte: AESP, ordem CO 0864, caixa 69, Offícios Diversos da Capital 1822 – 1825, pasta 01, documento 07, folha 01 v.

Quanto aos meios necessários para consertar e conservar as estradas, mencionados na estatística, deveria ser colocado em prática aquilo que estava previsto em lei, a qual ordenava que as estradas fossem consertadas pelos moradores dos distritos em que residiam.

Nos locais onde não houvesse moradores, ou na hipótese de existência dos mesmos, mas sem as condições financeiras necessárias para a realização da obra, a mesma seria realizada de “mão comum”. Ainda, segundo este documento, a responsabilidade do conserto das estradas estaria a cargo do Inspetor Geral, além do Inspetor Particular do Distrito e do Oficial do Exército.

A estatística das estradas é acompanhada de texto explicativo, cujo teor é apresentado a seguir:

Deixando pois de tractar sobre este objecto q.' tem sido plenam.^e demonstrado, cumpre (p.^a satisfazer aos diversos quesitos e enunciados no Elencho) dar 1.^o q.' tudo uma simples idea do plano, q.' se tem de seguir. Como a mais ordinaria communicação de S. Paulo tanto no seo interior (isto é de umas V.^{as} e Freg.^{as} em outras) q.^{to} da mesma com as Provincias suas limitrophes se effeituâ por meio de 7 estradas, principaes, o Ex.^{mo} João Carlos Augusto de Oepihau feis, General, q.' foi desta Povincia p.^a o melhor exped.^e das circulares do Governo, e bom concerto dos mesmos caminhos de baixo da direcção de Inspectores particulares, classificou-as de falsa man.^{ra} q.' até se combina mais ou menos com as suas direcções ou rumos naturaes, considerando-se como centro de todas a Capital. (AESP, 1822-1825, fl. 01)¹⁴⁴.

O trecho apresentado acima explica como o quadro estatístico foi concebido, mostrando a comunicação viária existente dentro da própria província, bem como as fronteiras da época. O texto comenta também que a manutenção dos caminhos está a cargo dos Inspectores Particulares e que as estradas foram classificadas segundo a orientação geográfica que seguem, tendo como partida a Capital da Província, neste caso, São Paulo.

Em 1837, período posterior à desanexação da Vila de Lages da Província de São Paulo e anexação à Província de Santa Catarina, há um documento que trata da manutenção da estrada e dos recursos para estas despesas. Trata-se da resolução do Decreto nº. 55 de 1837 no qual o Presidente da Província de Santa Catarina, Jozé Joaquim Machado d'Oliveira, sancionou a cobrança do imposto sobre o gado vacum, cavalari e muar que passava no Passo do Rio Canoas, no município de Lages.

¹⁴⁴ Documento manuscrito: ESTATISTICA Política e Civil das estradas públicas da província de São Paulo [...]. AESP, ordem CO 0864, caixa 69, Officios Diversos da Capital 1822 - 1825, pasta 01, documento 07, folhas 01 e 01 v.

Nos artigos 8º e 9º deste decreto, há referência à manutenção da estrada, à conservação das canoas e à origem dos recursos financeiros para as obras.

Artigo 8º O Presidente da Provincia fica authorizado a mandar aperfeçoar, pelo rendimento desta Collecta, a estrada que conduz do Rio Canôas, ao Canoinhas, fazendo conservar as Canôas, e mais misteres que offereção na passagem as precisas commodidades, e assim mais huã Canôa, no Passo do Rio Marombas. O aperfeçoamento acima será feito por administração, ou contracto, segundo o que mais vantajozo for aos interesses da Fazenda Provincial.

Artigo 9º O Collector prestará contas d'este rendimento na mesma occasião em que o dizer das outras rendas. (AESP, 1837, fl. 4)¹⁴⁵.

Esta informação refere-se à área na época pertencente a Lages e que atualmente situa-se entre os municípios de Correia Pinto (SC) e Canoinhas (SC). Neste caso, os recursos provenientes dos rendimentos dos pagamentos dos impostos da Coletadoria do Passo do Rio Canoas eram utilizados para a manutenção da estrada e passagens dos rios. As obras poderiam ser feitas de dois modos: administração ou contrato, devendo o coletor prestar contas dos rendimentos gastos.

Este documento é um dos poucos encontrados onde é feita a menção do uso dos recursos arrecadados nos impostos para a realização de melhorias e consertos do Caminho. Há uma inovação, que é a possibilidade de contratar os responsáveis pela realização das benfeitorias ou executar e administrar os recursos disponíveis.

Outra informação, encontrada na documentação do século XIX, refere-se à responsabilidade sobre as estradas estarem a cargo de um Comandante Militar da vila ou cidade. É o caso do ofício de Antero José de Brito, Presidente da Província de Santa Catarina, dirigido a Manoel da Fonseca Lima e Silva, Presidente da Província de São Paulo, mencionando a abertura da estrada de Campos Novos.

Neste documento, o Comandante Militar de Lages é referido como o responsável pela melhoria das estradas:

[...] reitero estas ordens ás Authoridades de Lages, para que consinta a continuação dos trabalhos começados, porém somente nos lugares que a Camara Municipal, e Commandante Militar da quella Villa [Lages] lhes indicar; visto que **este está por mim encarregado do melhoramento das Estradas geraes que atravessam da Provincia do Rio Grande, pelo districto das Lages, a essa de S. Paulo** [...]. (AESP, 1847, fl. 1 v. e 2, grifo nosso)¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Documento manuscrito: DECRETO do Presidente da Província de Santa Catarina, Jozé Joaquim Machado d'Oliveira, sancionando a resolução sobre a cobrança do imposto sobre o gado vacum, cavalari e muar que passarem o Passo do Rio Canoas no município de Lages. Palácio do Governo da Província de Santa Catarina, 18 de março de 1837. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Ofícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1837, folha 4.

¹⁴⁶ Documento manuscrito: OFÍCIO de Antero José d Brito, Presidente da Província de Santa Catarina,

O autor descreve que a abertura da estrada foi “[...] promovida á custa de huma subscrição entre os negociantes de tropas soltas da Villa do Principe [...]” (AESP, 1847, fl. 1)⁹⁰. Novamente, fica explícito que a abertura de caminhos no Brasil, tanto Colonial, quanto Imperial, era iniciativa dos comerciantes de animais, considerados os maiores beneficiários.

As informações que o Comandante Militar de Lages tinha a respeito eram que:

[...] ha tempos, apparecem no districto de Lages um grupo de gente vinda da Provincia de São Paulo, que, atravessando os ditos Campos Novos, deva principio a humas derrubadas no Passo do Pontão -, que da tranzito para o districto da Vacaria na Provincia do Rio Grande, sem que ao menos desse veria ao Commandante Militar de Lages, e nem ás Authoridades policiaes do lugar, ás quaes se não quiz dar explicação alguma, disendo-se que aquelle territorio pertencia á Provinvia de S. Paulo. O Commandante Militar participou-me que mandava tomar conhecimento exacto do que alli se passava, e que embaraçaria a continuação dos trabalhos até receber ordem minha [...]. (AESP, 1847, fl. 1 e 1 v., grifo nosso)¹⁴⁶.

Os dados obtidos posteriormente explicaram que “[...] essa gente era mandada a expensas dos mencionados negociantes da Villa do Principe, para abrir, e melhorar varios passos e restingas; que o trabalho já estava adiantado, e por essa conviria permittir a sua continuação”. (AESP, 1847, fl. 1 v.)¹⁴⁶.

É importante observar que o Brasil havia mudado a sua condição política a partir de 1822, não sendo mais uma Colônia, mas um país independente. A partir desse momento, parte dos recursos arrecadados pelos impostos pagos pelos usuários seria investido no próprio Caminho.

Percebe-se que a mudança do regime político também afetou a forma do poder público tratar a questão da manutenção e da melhoria das estradas no país. Cada Província passou a se organizar de acordo com as suas necessidades, tomando as providências necessárias dentro da sua jurisdição. Além disso, passaram a nomear funcionários da província, militares, Inspetor Geral ou Inspetor Particular, conforme o caso, como responsáveis para o desempenho dessa atividade.

3. 6 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS DOCUMENTOS ANALISADOS

A análise da documentação textual, cartográfica e iconográfica apresentada

a Manoel da Fon.ca Lima e Silva, Presidente da Provincia de São Paulo, [...]. Palácio do Governo de Santa Catarina, 5 de outubro de 1847. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Offícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1847, folhas 1, 1 v. e 2.

neste capítulo forneceu subsídios para compreender melhor alguns aspectos relativos à abertura do Caminho, os objetivos e interesses envolvidos, as informações pertinentes ao traçado, questões relativas ao cotidiano da comitiva (a duração da viagem, os pousos, os passos, as referências geográficas), a importância da hidrografia num caminho, as travessias de rios e a manutenção e melhorias do trajeto.

Numa tentativa de resgatar os pontos principais abordados neste capítulo e sintetizar as ideias para melhor compreensão, serão apresentadas a seguir algumas considerações referentes aos temas abordados.

A retificação realizada por Cristóvão Pereira de Abreu, três anos depois da primeira abertura de Souza e Faria do Caminho dos Conventos, melhoraria e encurtaria substancialmente a viagem, sendo esta feita a partir de Viamão, pelos Campos de Cima da Serra.

Os custos dessa empreitada envolveram recursos particulares na sua maior parte, mas também auxílio do governo com munição e armamento. Os gastos realizados foram compensados com a cobrança de impostos sobre a passagem dos animais no Registro de Curitiba, sendo o próprio Cristóvão beneficiado com uma mercê de 12 anos sobre a metade da arrecadação obtida.

No primeiro século de existência do Caminho das Tropas, a documentação demonstra que o maior interesse estava voltado em descrever o roteiro, sinalizar áreas de pouso, pastagem, abastecimento e confeccionar mapas. Foi o século para se conhecer o Caminho e criar “guias de viagem” para auxiliar os viajantes.

Os itinerários, roteiros e mapas forneceram uma ideia do que se conhecia e como se viajava no século XVIII pelo Caminho das Tropas. Para a área de estudo atravessada por esta via, as referências geográficas são relativas, principalmente no que se refere à relação de cursos de água atravessados, sendo os principais e maiores sempre mencionados: Pelotas, Pelotinhas, Caveiras e Canoas. Poucos são os acidentes geográficos ou localidades citadas, como os Tributos e a *Paragem das Lagens*.

Da mesma forma, poucos são os habitantes mencionados, pois, de fato, deveriam ser ínfimos e esparsos numa imensidão de terras devolutas que representavam os Campos de Lages no século XVIII. As referências a moradores foram poucas: Estância dos Barros, os defuntos Carvalho e Xavier, além de Ventura da Silveira.

As distâncias entre os pontos geográficos referenciais e/ou as jornadas de viagem é outro dado interessante, que apresenta uma noção de tempo de viagem,

de percurso e do espaço percorrido. A partir dos dados fornecidos pelos diferentes documentos, pôde-se estabelecer um quadro comparativo, explicitando as distâncias e os locais percorridos, resumindo as principais informações obtidas com a análise da documentação textual e cartográfica.

É interessante observar que todos os roteiros e mapas do século XVIII indicam o caminho como sendo de Viamão, onde havia uma guarda e, posteriormente, um Registro, até a Cidade de São Paulo, capital da Capitania de São Paulo. O termo estrada Sorocaba-Viamão, provavelmente, surgiu mais tarde, em meados dos séculos XIX, quando a feira de animais de Sorocaba atingiu o seu apogeu.

O objetivo do Caminho era, além de abastecer com animais o centro do Brasil Colonial, estabelecer a comunicação com a fronteira sul do território português. Logo, quem confeccionava os mapas e cartografava o espaço meridional em constante mudança de definição de limites territoriais, buscava fornecer subsídios importantes para conhecimento do espaço em disputa. Neste contexto, as redes viárias terrestres representavam um conhecimento essencial para o deslocamento das tropas militares, por exemplo.

A denominação do Caminho, objeto deste estudo, não aparece identificado na representação cartográfica com qualquer substantivo relacionado ao seu principal uso: condução de tropas de animais. Os designativos assinalaram sempre o trecho da estrada entre dois pontos, marcando nas extremidades os lugares conectados pela via, apontando o sentido pelo qual se chegaria a um determinado local.

Constata-se na produção cartográfica referente ao século XVIII que a região dos Campos de Lages, no trecho do Caminho das Tropas entre os rios Pelotas e Canoas, está pouco detalhada, resumindo-se principalmente às redes hidrográficas e ao relevo. Mesmo após a ocupação do espaço, os mapas não aumentaram o seu detalhamento com mais informações sobre a região.

As melhorias e as manutenções do Caminho mencionadas nos documentos analisados, referentes aos séculos XVIII e XIX, indicam que foram feitas quando da passagem das tropas de militares que estavam se deslocando de São Paulo para o sul e não para o reparo da estrada para a passagem dos tropeiros que conduziam os animais.

Os tipos de manutenção e melhoria mencionados referem-se, principalmente, aos dispositivos de travessia dos rios, tais como a construção de pontes e pontilhões, a confecção de canoas e jangadas.

A mão de obra empregada na atividade de reparar trechos do caminho e

melhorar os passos sempre recaía sobre os moradores locais. Para garantir a participação de forma a não criar contrariedades, a ação era planejada em conjunto com a Câmara de Vereadores da Vila de Lages, que determinava os responsáveis pelo trabalho.

Somente após a Proclamação da Independência, os recursos empregados para a melhoria do caminho serão provenientes da cobrança de impostos. Até então eram os proprietários ao longo do caminho que financiavam com a sua mão de obra a execução das melhorias.

Um aspecto que deve ser levado em conta é a natureza dos documentos textuais analisados que, na sua grande maioria, trata-se de correspondência oficial administrativa e militar, conservada nos arquivos em função do seu caráter legal.

São raros os casos em que se têm dados fornecidos por práticos e, neste caso, geralmente anexados a um documento oficial. Portanto, dentro deste contexto, falta a produção textual dos principais sujeitos e usuários do Caminho de Tropas: os tropeiros. É provável que estes, ou pelos menos alguns deles, fizessem suas próprias anotações em cadernetas ou algum tipo de diário.

Alguns dos dados documentais aqui apresentados fornecerão subsídios para análise do caminho e a interpretação de suas estruturas viárias a serem abordadas no quinto capítulo. O próximo capítulo apresenta os vestígios arqueológicos remanescentes do Caminho das Tropas registrados em campo, a partir da prospecção arqueológica realizada na área de pesquisa.



Foto: HERBERTS

4 PROSPECÇÃO ARQUEOLÓGICA NO CAMINHO DAS TROPAS

4 PROSPECÇÃO ARQUEOLÓGICA NO CAMINHO DAS TROPAS

Pedra a pedra a estrada antiga sobe a colina, passa
diante de musgosos muros e desce para nenhum
sopé; encurva, nas abstratas encruzilhadas;
apaga-se, na realidade.

Fiama Hasse Pais Brandão
Trecho do Poema “Estrada de Fogo”

Neste capítulo, será apresentada a prospecção arqueológica realizada no Caminho das Tropas, buscando compreender como as estruturas viárias do trajeto foram construídas e/ou modificadas, bem como identificar os vestígios arqueológicos das estruturas construídas e não construídas¹⁴⁷ que configuram a paisagem atual.

O antigo traçado foi percorrido em diferentes oportunidades, para melhor compreender os objetivos daqueles que no passado construíram e utilizaram essa via.

Para realizar o levantamento dos vestígios arqueológicos do Caminho das Tropas, elegeu-se dentro do espaço de pesquisa uma área piloto: a região da Coxilha Rica, entre o rio Pelotas e a malha urbana de Lages. Esta escolha foi determinada em função da existência de expressivos conjuntos bem conservados de remanescentes arqueológicos de corredores e outras estruturas viárias.

Numa primeira avaliação, feita no trecho entre a cidade de Lages e o rio Canoas (município de Correia Pinto), não foram identificadas estruturas de corredores construídos no antigo traçado do Caminho, somente a atual estrada não pavimentada sobre o leito da antiga.

No segmento do Caminho entre o rio Pelotas e a cidade de Lages, foram

¹⁴⁷ Por estruturas não construídas, entende-se os vestígios resultantes das atividades realizadas, mas não edificadas para tal função, como por exemplo, as sendas, depressões no solo, provocadas pelo tráfego de animais e por ações erosivas, cujos remanescentes não foram escavados para esta atividade.

selecionados, como amostra para a prospecção, quatro trechos¹⁴⁸:

a) Trecho A - entre o rio Pelotas e “O Bodegão”¹⁴⁹: situa-se entre a margem direita do rio Pelotas e uma área de alargamento do corredor de taipas de pedra, formando uma “praça”, perfazendo 13.950 m de extensão. Na maior parte dele, a atual estrada municipal LGS-050 tem seu traçado instalado dentro do corredor.

A escolha dessa parcela do Caminho justifica-se pela grande variabilidade do compartimento topográfico e das estruturas existentes (senda estreita, senda larga, corte de barranco, arrimo, corredores de taipa de pedra, sistema de drenagem, área calçada).

Neste trecho, foi necessário, num primeiro momento, localizar e identificar o traçado do Caminho original em uma extensão de aproximadamente 3 km, encoberto pela vegetação e em abandono completo, cujas estruturas nunca tinham sido alvo de prospecção científica, sendo desconhecidas das demais pesquisas realizadas na área.

b) Trecho B - entre a Fazenda Cipó e a Fazenda São Luís: trecho do traçado do Caminho das Tropas situado entre os acessos às sedes das fazendas Cipó e São Luís, perfazendo aproximadamente 4.089 m de extensão. Este trecho caracteriza-se pela existência, em toda extensão, de corredores de taipa de pedra, pela travessia de um curso de água importante, o rio Penteado, e pelas diferenças de relevo, atravessando uma grande área de planície da bacia deste rio numa área de “espraiado”¹⁵⁰.

c) Trecho C - Região de São Jorge: segmento do caminho com corredores e área somente com poucos resquícios de muros de taipa. O trecho selecionado situa-se entre a Comunidade de São Jorge, partindo do terreno em frente à igreja, onde havia um entreposto comercial, até alcançar a estrada local atual, em frente à sede da Fazenda Capoeirinha, totalizando aproximadamente 1.818 m de extensão.

d) Trecho D - Fazenda Mont Serrat: segmento de corredor com aproximadamente 3.700 m de extensão, atravessando a referida fazenda até a margem esquerda do rio Pelotinhas, cruzando áreas úmidas e de drenagem.

¹⁴⁸ Os trechos foram nomeados por letras alfabéticas em ordem crescente e os subtrechos acrescentam, além da letra, o número em sequência crescente.

¹⁴⁹ Armazém e bar situado na servidão do Caminho em uma área de alargamento, onde se localiza também uma pequena comunidade e a Escola Municipal de Ensino Fundamental Visconde do Araguaia.

¹⁵⁰ Ponto do rio em que o leito se alarga, abrindo uma área ampla sobre base rochosa, formando corredeiras, geralmente com nível de água raso e possível de travessia a pé, em períodos de estiagem.

A escolha dos trechos B, C e D justifica-se pela ausência do leito da estrada atual, servindo dessa forma como comparativo para o estudo dos efeitos do uso de estradas dentro dos corredores de taipa de pedra sobre o Caminho antigo. Todavia, não se afirma e nem se descarta a hipótese de que estes trechos tenham sido usados como leito de rodagem, além da função de caminho para animais.

4. 1 TRECHO A: ENTRE O RIO PELOTAS E O BODEGÃO

O trecho A tem início na margem direita do rio Pelotas, onde se localiza o Passo Santa Vitória, ponto de travessia deste rio. Este trecho estudado totaliza 13.950 m de extensão, conduzindo o Caminho desde a travessia do rio até a abertura do corredor em forma de “praça”, onde se encontram, hoje, o bar e armazém “O Bodegão” e a Escola Municipal de Ensino Fundamental Visconde de Araguaia. Salienta-se que este trecho foi percorrido no sentido sul – norte, refazendo o trajeto no percurso mais habitual nos séculos XVIII e XIX, entre o Rio Grande do Sul e São Paulo. Contudo, não se pode afirmar que o Caminho também não tenha sido utilizado no sentido contrário.

Em parte desse trecho, foi possível realizar um estudo minucioso em projeção 3D¹⁵¹, através da confecção de um modelo TIN¹⁵², em função de existirem três folhas de ortofotocartas e levantamentos aerofotogramétricos em escala de 1:5.000 disponíveis para área de pesquisa, produzidas para o estudo de implantação do Aproveitamento Hidrelétrico Pai Querê (CEPAQ, 2003).

A partir do mapa planialtimétrico, em projeção 2D¹⁵³, usando os *layers* de “cotas altimétricas” e “curvas de nível mestras e secundárias”, ambos pontos ou linhas com valores de “z” relativos à elevação, foi projetado o Modelo Digital de Elevação (DEM¹⁵⁴) ou Modelo Digital do Terreno (MDT). No DEM, apresenta-se a variação de compartimento topográfico da área expressa através do uso de uma

¹⁵¹ Imagem em 3D é um objeto apresentado em duas dimensões e que com o auxílio de recursos de computação gráfica projeta-se o objeto de modo a ser visualizado tridimensionalmente, mais próximo da forma real.

¹⁵² TIN: *Triangulated Irregular Network* – Rede Irregular de Triângulos. “Estrutura de dados que descreve uma superfície tridimensional como uma série de triângulos adjacentes formados de maneira irregular” (TEIXEIRA; CHRISTOFOLETTI, 1997, p. 222).

¹⁵³ O objeto em 2D possui duas dimensões: o comprimento e a largura. Neste caso, as entidades são projetadas a partir de coordenadas x e y, que em análise espacial referem-se à latitude e longitude.

¹⁵⁴ DEM: *Digital Elevation Model* – Modelo Digital de Elevação. “Representação digital de um modelo numérico da superfície da Terra, obtido a partir de um conjunto de coordenadas (x, y, z) de pontos distribuídos no terreno” (TEIXEIRA; CHRISTOFOLETTI, 1997, p. 84).

gama de cores gradual, abrangendo desde cores frias, como o azul, que representam o relevo mais baixo, até cores quentes, como o vermelho, que representam o relevo mais alto (ver figura 45b).

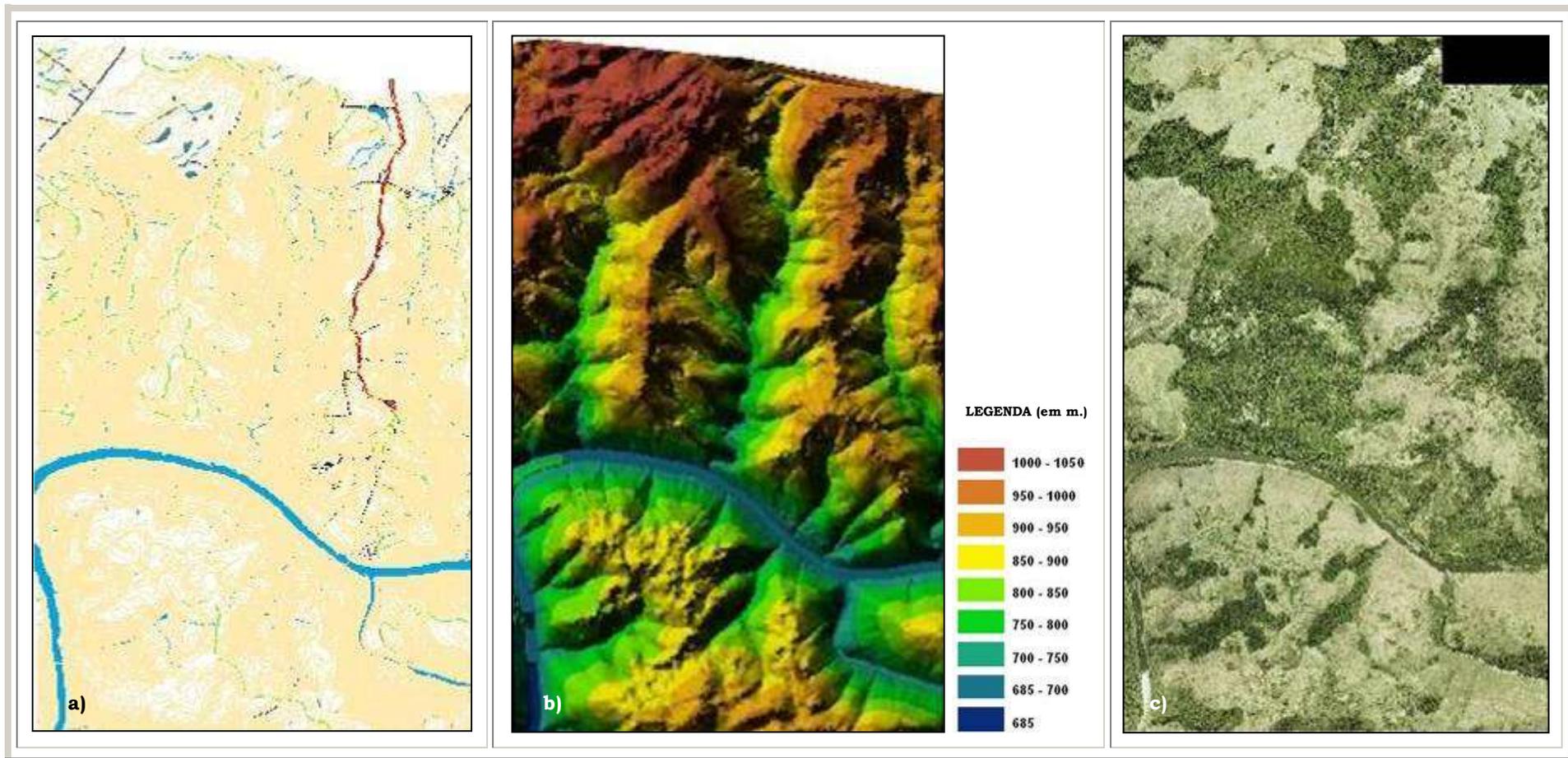


Figura 45 - Composição do modelo TIN: a) mapa planialtimétrico em 2D; b) DET /DTM; c) ortofotocarta
Fonte: Ortofotocarta, folhas PQ29, PQ30, PQ31, AHE Pai Querê (CEPAQ, 2003) e a autora (2007).

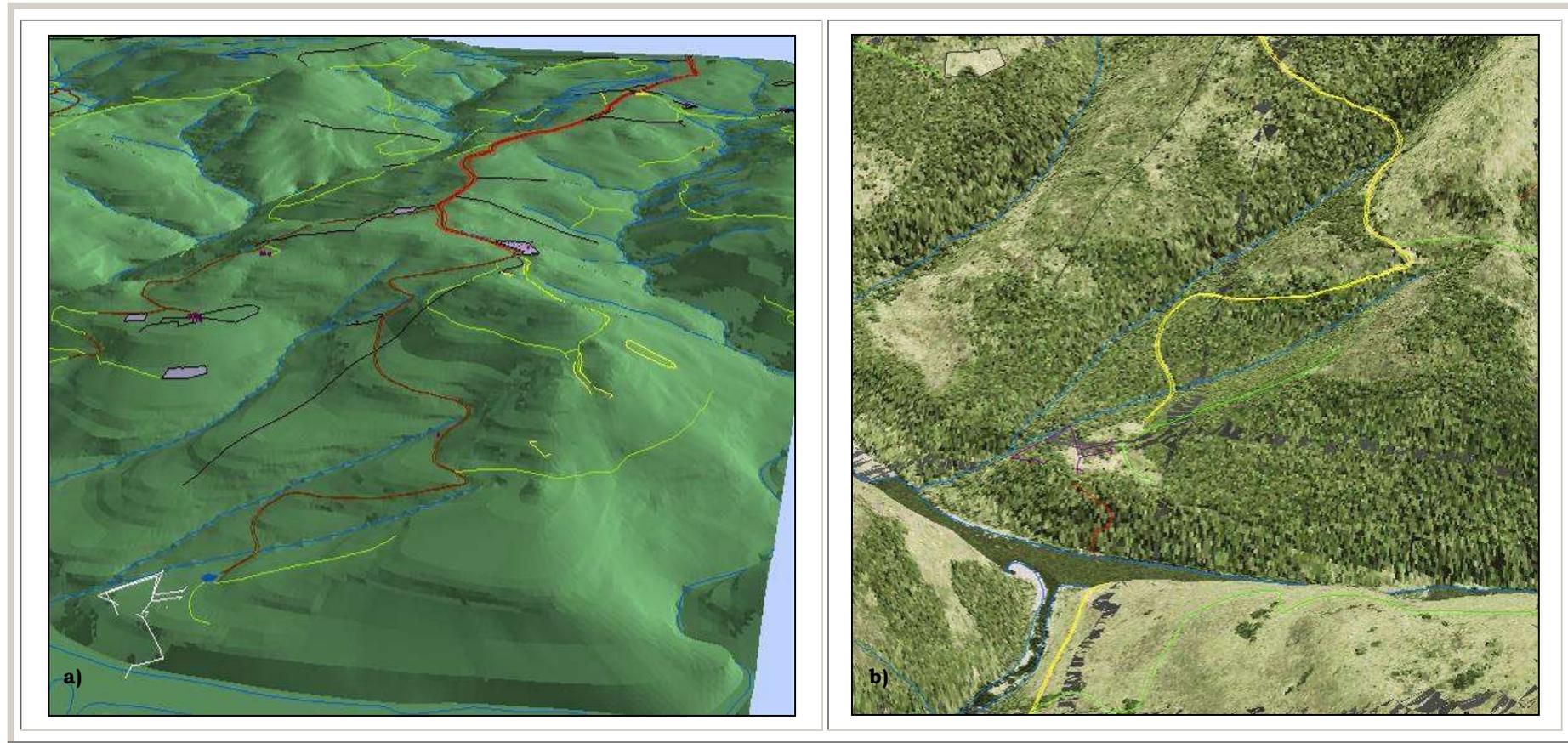


Figura 46 - Modelo em projeção 3D: a) modelo TIN com os principais *layers* visualizados; b) modelo TIN com sobreposição da ortofotocarta e adição dos *layers*
Fonte: Ortofotocarta, folhas PQ29, PQ30, PQ31, AHE Pai Querê (CEPAQ, 2003) e a autora (2007).

Com base no DEM, projetou-se o modelo em TIN (ver figura 46) em visualização 3D¹⁵⁵ no *software ArcScene* do *ArcGis* 9.2. A ortofotocarta foi então sobreposta ao TIN, formando a última imagem da figura 46, na qual a ortofotocarta é visualizada em volume tridimensional. Sobre esta imagem, foram inseridos os *layers* relativos à hidrografia, estrada municipal e a outras informações importantes.

O trecho A foi subdividido em cinco subtrechos (ver figura 47) a partir da análise dos dados de campo, conforme as suas variáveis, semelhanças construtivas e características dos pontos avaliados, que foram agrupados e sintetizados para melhor entendimento.

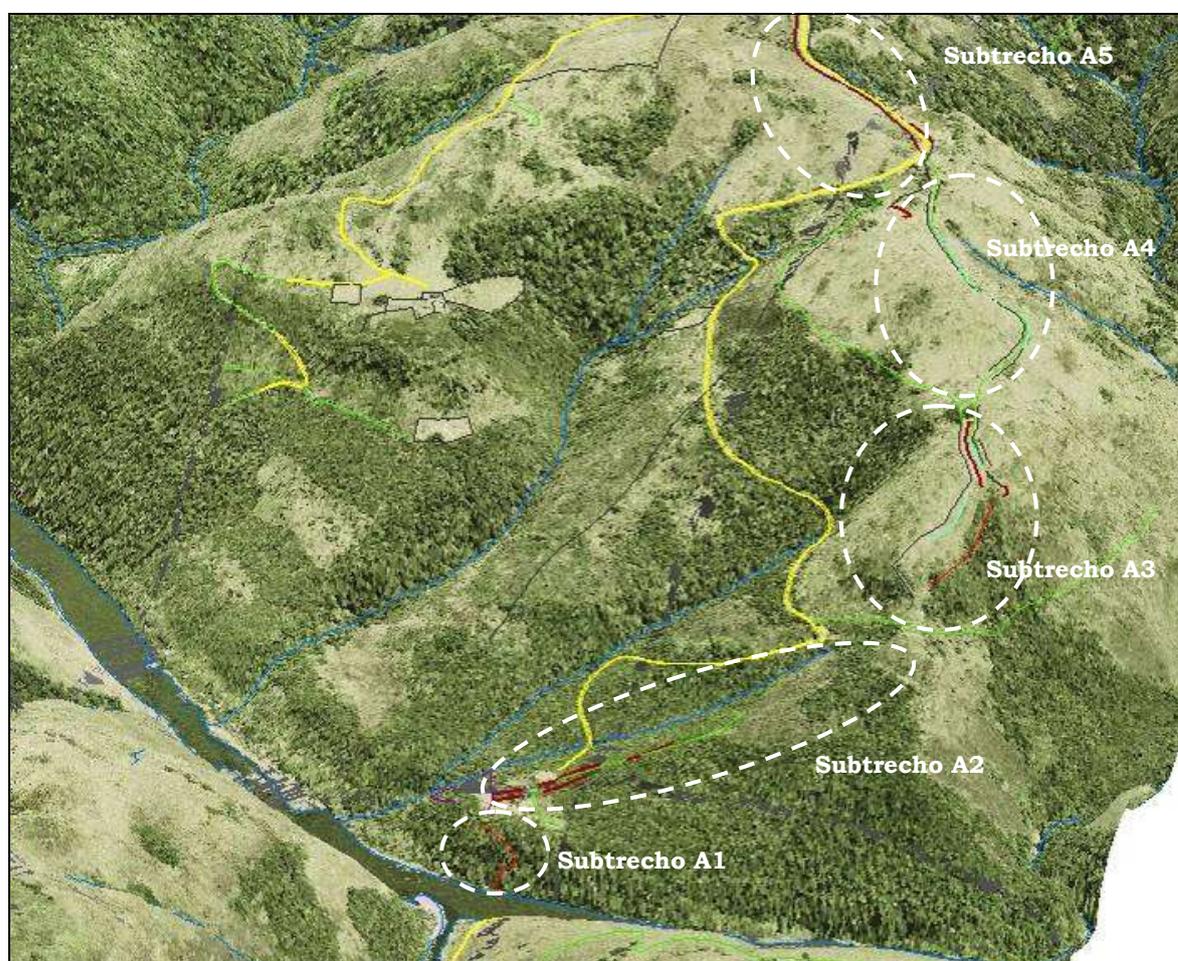


Figura 47 - Mapa em projeção 3D (modelo em 2,5D) com a localização dos cinco segmentos subdivididos do trecho A
Fonte: Ortofotocarta, folhas PQ29, PQ30, PQ31, AHE Pai Querê (CEPAQ, 2003) e a autora (2008).

¹⁵⁵ Na realidade trata-se de um modelo em 2,5D, ou seja, dimensão “dois e meio”, pois somente a superfície está em elevação e não há a representação do volume do compartimento topográfico.

4. 1. 1 Subtrecho A1: senda estreita

Situado entre a margem direita do rio Pelotas e o primeiro patamar onde estão localizadas as mangueiras do sítio arqueológico “Complexo do Registro Santa Vitória”¹⁵⁶ (SC-PQ-04), na margem catarinense, com extensão aproximada de 140 m.

O percurso parte do ponto de travessia do rio Pelotas (pt-01), na margem direita, em frente à confluência da foz do rio dos Touros, formada por uma área com afloramentos de blocos de basalto em forma de laje escalonada, como “degraus naturais” (figura 48a).



Figura 48 - Registro fotográfico no subtrecho A1: a) início do trecho na margem direita do rio Pelotas com afloramento rochoso escalonado (pt-01); b) senda estreita e profunda “serpenteando” a encosta (pt-03)

Fotos: A autora. Data: 03/02/2008.

Neste subtrecho, foram avaliados seis pontos que se caracterizam por uma senda estreita e profunda em encosta íngreme (figura 48b), com um trecho de

¹⁵⁶ O sítio “Complexo do Registro Santa Vitória” (SC-PQ-04), na porção situada na margem direita do rio Pelotas, junto do passo de mesmo nome, é formado por um conjunto de mangueiras, totalizando uma área aproximada de 6.930 m². Segundo a documentação, foi fundado em 1772 e abandonado em 1848.

calçamento (ver figura 50).

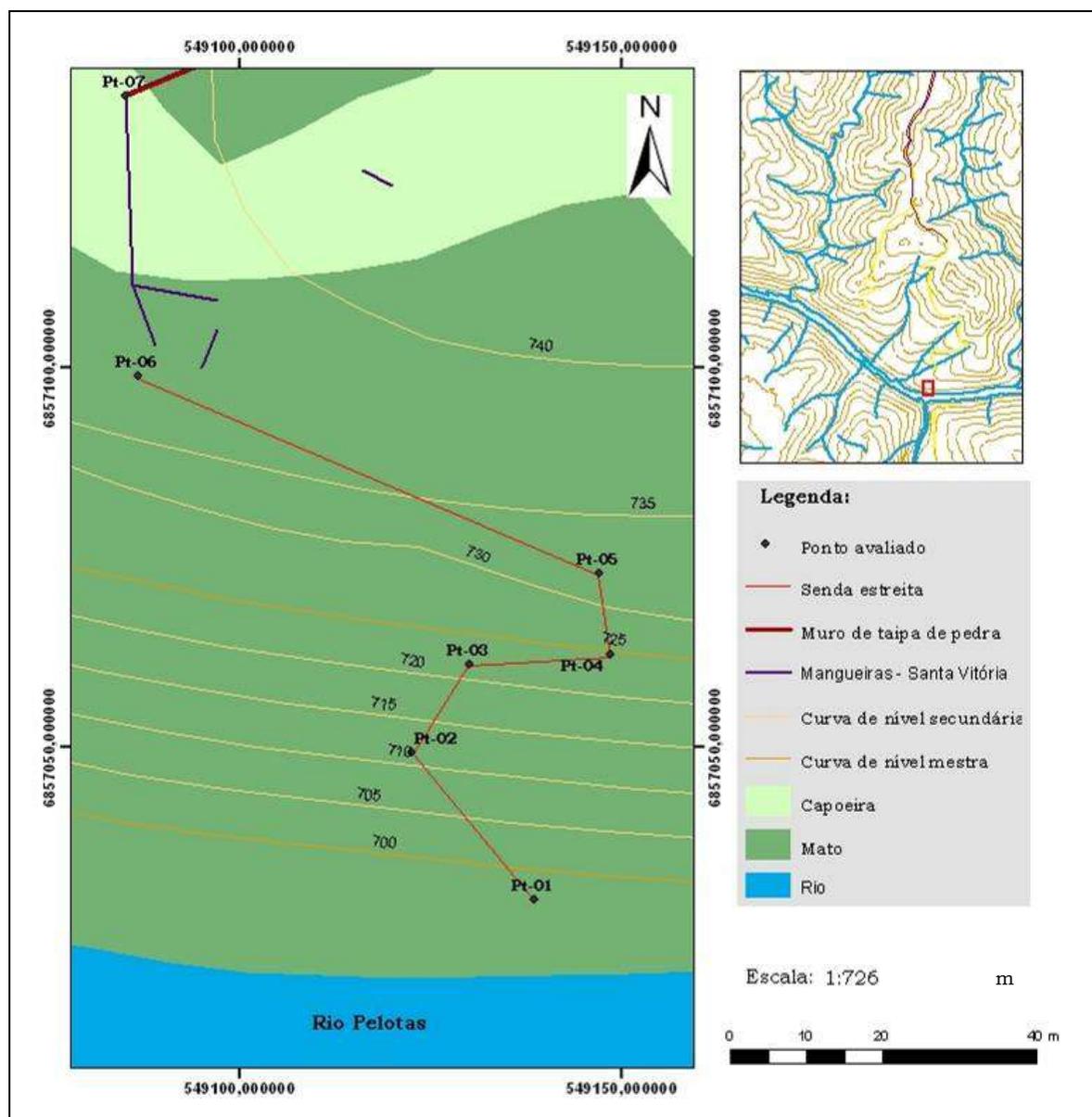


Figura 49 - Mapa do subtrecho A1 com a localização dos pontos avaliados
Fonte: A autora (2008).

A altitude variou entre 695 e 738 m, conforme o mapa topográfico, havendo um desnível total de 43 m nos 140 m de extensão. A senda sobe a encosta em forma “serpenteada” para vencer o desnível, conforme apresentado no mapa (ver figura 49). A vegetação do tipo mata ombrófila encobre toda a senda, reduzindo a claridade e não permitindo a sua visualização em imagens de satélite.

A senda foi formada, provavelmente, pelo desgaste do solo provocado pelo pisoteamento dos animais, associado à ação da erosão pluvial, o que acarreta o seu aprofundamento. As rochas, que com o tempo surgem na superfície do solo, foram

empilhadas na lateral do percurso, em área de declive, formando uma espécie de “muro de proteção”, ou seja, a ação de “limpar o caminho” produziu um amontoado de pedras na lateral da senda.

O “muro” não apresenta qualquer cuidado no encaixe das pedras. As rochas foram somente amontoadas para “limpar” o leito da senda (ver figuras 48b e 50a). Na lateral contrária ao “muro”, apresenta-se o barranco profundo e vertical, delimitado pelo uso da senda. O solo é bastante pedregoso e, por isso, muitos blocos rochosos de basalto ficam soltos no leito da senda.

O aspecto geral do espaço de circulação é bastante estreito, com no máximo 2 m de largura e 1,80 m de profundidade, permitindo a passagem de somente um animal de cada vez, de forma enfileirada (ver figura 50b).



Figura 50 - Registro fotográfico no subtrecho A1: a) detalhe de acúmulo de rochas formando uma espécie de “muro de proteção” (pt-02); b) vista geral da senda estreita e profunda com blocos rochosos soltos no leito (pt-03)

Fotos: a) A autora; b) Adelson André Brüggemann. Data: 03/02/2008.

Neste subtrecho, encontra-se uma superfície calçada com pedras irregulares em uma curva aberta (pt-04), com aproximadamente 8 m de extensão e 1,80 m de largura (ver figura 51). A calçada está situada junto a um grande bloco rochoso, sendo delimitada por outros menores, pelo barranco e pela margem escarpada, o que impossibilitava a busca por alternativa de outro percurso.

Ao final, este segmento alcança um primeiro patamar aplainado na encosta e desemboca no interior de uma grande mangueira, que funcionava como curral para reter os animais, descansar a tropa e organizar a subida do subtrecho seguinte.



Figura 51 - Vista geral e detalhe da área em curva no subtrecho A1 (pt-04)
Fotos: a) Adelson André Brüggemann; b) A autora. Data: 03/02/2008.

4. 1. 2 Subtrecho A2: corredor e senda

Este subtrecho situa-se entre a mangueira, em patamar de encosta suave, até uma clareira no segundo patamar semiplano, antes do aclave mais íngreme. É possível percorrer a encosta sem maiores dificuldades.

Neste subtrecho foi encontrado o primeiro trecho de corredor de taipa de pedra. Dos 660 m de extensão total, aproximadamente 270 m são delimitados por muro de taipa de pedra. A cota altimétrica variou de 735 m a 835 m.

A densa cobertura vegetal de mata ombrófila dificultou a visualização e o mapeamento das estruturas. Tal problema acarretou a imprecisão da localização e do registro dos vestígios arqueológicos no croqui do trecho. O primeiro trecho de corredor está totalmente encoberto pela vegetação (ver figura 53d), que cresceu no seu interior depois do abandono, indicando que este não era mais utilizado há muito tempo.

O corredor foi parcialmente destruído quando da construção da estrada municipal que o cortou perpendicularmente (ver figura 53c). Este é formado por dois muros paralelos com largura aproximada de 20 m. No seu interior, há um caminho novo aberto de acesso à mangueira (ver figura 53a).

Os muros foram construídos com grandes blocos arredondados e sem lascamento. Todos os blocos encaixam-se entre si e não somente os das faces externas.

Há trechos formados por corredores de taipa em ambos os lados, outro somente à direita, intercalando com trilhas fundas em forma de sendas, ora

estreitas ora largas, e ora fundas ora rasas.

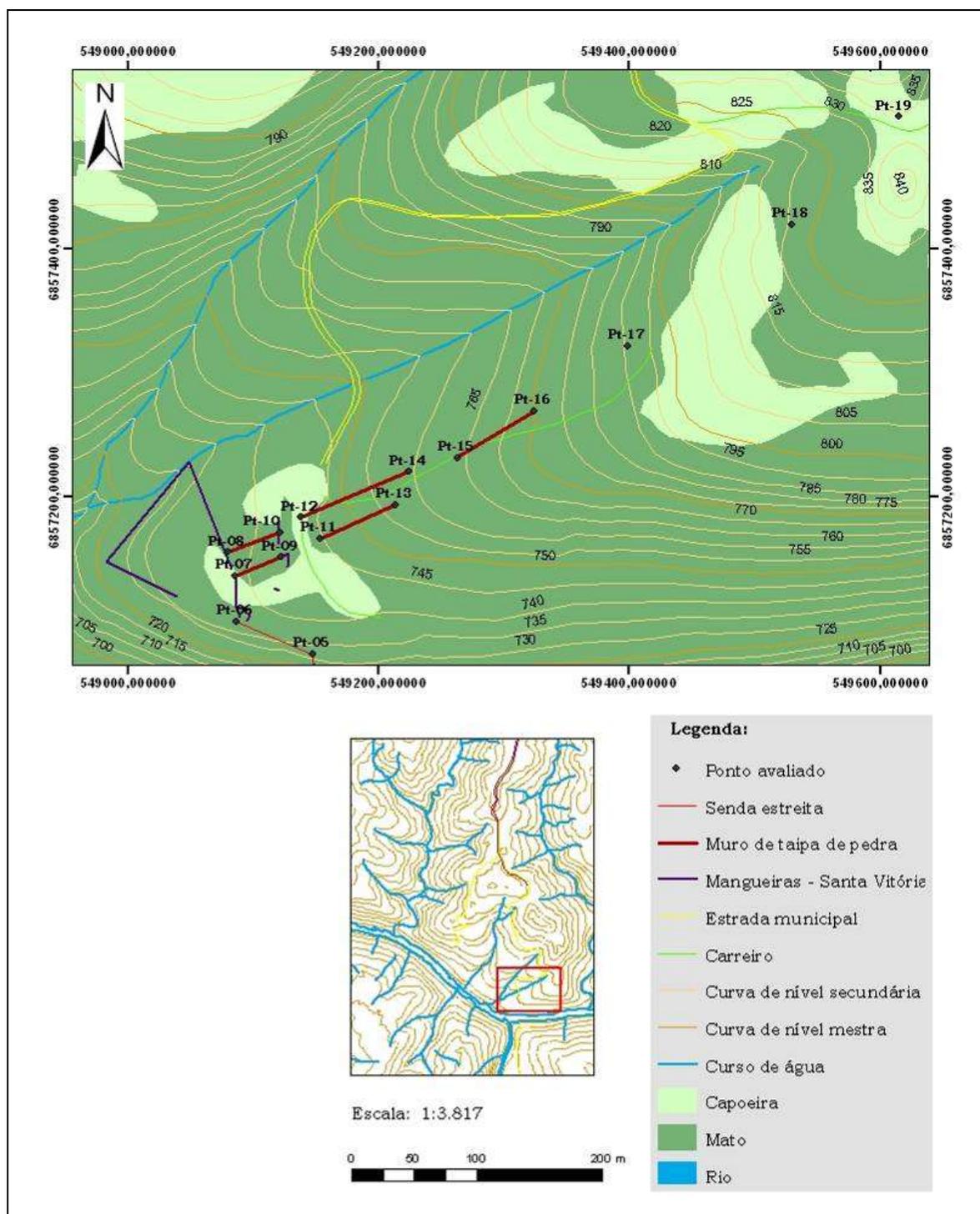


Figura 52 - Mapa das estruturas registradas no subtrecho A2
Fonte: A autora (2008).

A área interna do corredor (entre pt-11 e pt13, pt-12 e pt-14) apresentou, na parte central, um grande acúmulo de pedras, com aproximadamente 27 m de extensão, e, lateralmente, 3 sendas marcadas no solo pelo trânsito de animais, uma

espécie de “vala” ou trilhas à direita ou à esquerda do amontoado de pedras.



Figura 53 - Registro fotográfico do subtrecho A2: a) caminho novo aberto no interior do início do corredor. Ao fundo a mangueira do registro; b) detalhe do muro de taipa de pedra (pt-07 e pt-09); e) corredor cortado pela estrada municipal (projeção em tracejado); f) trecho com taipa no interior do mato (pt-11)

Fotos: A autora. Data: 03/02/2008.

Parte desse trecho, na sequência do traçado, não possui corredor delimitando o caminho, mas uma sequência de sendas estreitas ou largas, fundas ou rasas, com ou sem amontoados de pedras. Devido à vegetação, tornou-se impraticável fazer um registro completo, o que somente seria possível fazendo a supressão parcial ou total da vegetação (mata ombrófila e capoeira de porte médio) e usando equipamento que não necessite de conexão com satélites.

4. 1. 3 Subtrecho A3: dois traçados

No subtrecho A3, percorre-se um aclave na terceira encosta que dá acesso a um patamar em campo aberto. Neste subtrecho, constatou-se a existência de dois percursos distintos e paralelos:

4. 1. 1. 1 Subtrecho A3a: primeiro traçado

Provavelmente, foi o primeiro traçado a ser usado, e, portanto, o mais antigo. Caracteriza-se por uma mescla de vários vestígios do Caminho: um trecho de senda larga e rasa, outra de senda profunda e estreita, uma curva fechada e um trecho de corredor de taipa e corte de barranco (ver mapa figura 58). Todos estes vestígios são resultado das estratégias e soluções construtivas para vencer o último trecho íngreme desta encosta. O percurso deste segmento perfaz aproximadamente 360 m de extensão e a altitude varia entre 845 e 910 m.

Neste subtrecho, o caminho se inicia com uma senda larga e rasa, prosseguindo com a diminuição da largura (figura 54). À medida que o aclave aumenta, a senda vai estreitando e aprofundando. Este desgaste está relacionado à combinação do tipo de solo argiloso e o relevo íngreme que, com o trânsito das tropas de animais, provocaram a erosão. Somando-se a isto os efeitos erosivos pluviais, o resultado foi um grande “valão” com mais de 2 m de profundidade ao final do trecho, quase no topo do platô (ver figuras 55a e c).



Figura 54 - Vista de trecho da senda larga e rasa do caminho (tracejado), situado em área de cobertura vegetal densa

Fotos: A autora. Data: 03/02/2008.

Esta senda estreita e profunda (pt-21) é formada por um “valão” com, aproximadamente, 3,80 m de largura, entre barrancos que possuem uma altura de mais de 2 m. O “valão” possui uma cobertura vegetal de mata ombrófila que o encobre totalmente e que se soma à presença de samambaias e grande quantidade

de musgos. O piso é de afloramento de laje de basalto, com acúmulo de água em alguns pontos, o que torna o local bastante úmido (ver figura 55d). Esta senda profunda formou-se pelo desgaste do solo até alcançar o afloramento da laje, o que impediu um afundamento ainda maior.



Figura 55 - Registro fotográfico no subtrecho A3a: a) detalhe da profundidade da senda (pt-21); b) curva acentuada em área aberta delimitada por muro de taipa (pt-22); c) senda estreita e profunda, espécie de um “valão” (pt-21); d) piso do “valão” de laje de basalto (pt-21)
Fotos: A autora. Data: 03/02/2008.

No entanto, ao chegar ao final do “valão” estreito e profundo, constatou-se um grande desnível, provavelmente provocado pela erosão do local, impossibilitando, atualmente, a subida ou descida pelo mesmo, ou seja, o “degrau”

ficou muito alto para a passagem de pessoas e animais. Este talvez seja o motivo para que esse segmento tenha sido abandonado e utilizado outro traçado paralelo para vencer a última encosta para o platô, o trecho A3b.

Na sequência, há uma área aberta com capoeira em curva fechada (figura 55b). Este ponto muda completamente o sentido do percurso, que seguia o sentido nordeste, praticamente em linha reta, desde a mangueira do Registro Santa Vitória. Agora, o traçado toma o sentido norte para continuar o seu percurso sobre o planalto entre as coxilhas.

Nessa curva há um trecho demarcado por taipa de pedra com 1 m de altura e 50 cm de largura. O outro trajeto delimita-se com um corte de barranco com aproximadamente 2 m de altura. A taipa de pedra funciona como muro onde não há barranco balizando.

A área é ampla no início e afunilada depois pelos percalços existentes (ver figura 56). Essa grande área em forma de pequena “praça” talvez se explique pela necessidade de a marcha da tropa ser feita com cautela no trecho em forma de “gargalo”, limitando a passagem de um animal por vez, em razão dos obstáculos, e, assim, ser necessária a parada dos animais em um ponto, antes de seguirem enfileirados.

Nessa área, há um afloramento de grandes blocos rochosos e o acúmulo em um monte no centro, diminuindo o espaço de trânsito para um corredor escalonado pelas rochas, em forma de degraus, à direita e com desnível. O percurso é ainda dificultado por um ponto de lama e erosão à esquerda desse amontoado de rochas (ver figura 56a).

Na sequência do subtrecho A3a, o traçado percorre um último segmento de encosta (pt-23), já num patamar superior, em área de campo aberto. Compõem-se de muro de taipa de pedra à esquerda e duas linhas de amontoados de pedras e dois cortes de barranco à direita. As estruturas delimitam, pelo menos, quatro sendas rasas de passagem de animais. A largura máxima deste subtrecho é de 21 m, semelhante ao corredor inicial (subtrecho A2).

Neste subtrecho percebem-se também amontoamentos de pedras para limpar o leito do caminho. Todavia, neste caso, as rochas foram organizadas em alinhamentos, distribuindo a área de trânsito (ver figura 57b), que são formadas por sendas, entre a taipa e os alinhamentos ou entre estes e os cortes de barranco.

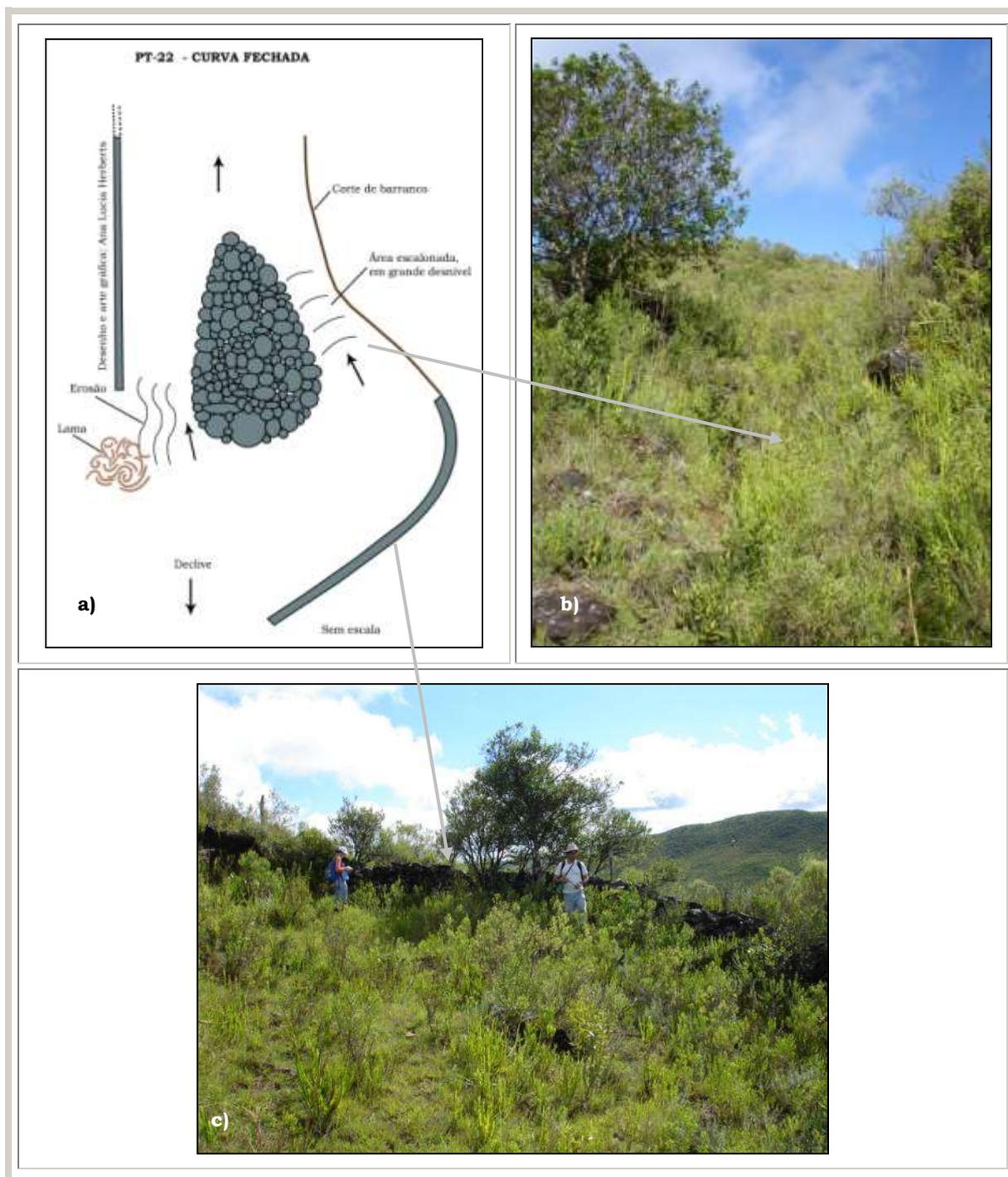


Figura 56 - Área da curva fechada (pt-22): a) esquema da planta baixa da área em curva fechada; b) detalhe da área escalonada; c) vista geral da área ampla na curva com taipa de pedra
Fotos: A autora. Data: 03/02/2008.

O muro de taipa tem uma extensão de 115 m e suas dimensões variam de 1,30 m altura máxima, de 40 cm a 60 cm de largura superior e 80 cm de largura inferior. A taipa é construída com o encaixe a seco de blocos irregulares, sendo os maiores na base e menores na parte superior. Possui acabamento superior com a colocação de uma rocha alongada e em placa de basalto, funcionando com uma

espécie de “telha cumeeira” no muro. O muro de taipa serve também de limite para o segundo trajeto do caminho, o traçado mais recente, nomeado de subtrecho A3b.



Figura 57 - Registro fotográfico no subtrecho A3a: a) encosta após a curva, com taipa de pedra na lateral esquerda; b) alinhamentos de amontoamentos de rochas; c) uma senda (tracejado) próxima ao muro de taipa de pedra; d) detalhe da taipa de pedra numa lateral do caminho
Fotos: A autora. Data: 02/02/2008.

4. 1. 1. 2 Subtrecho A3b: segundo traçado

Considera-se como o traçado mais recente e alternativo em relação ao traçado do subtrecho A3a, conforme as razões explicitadas para o abandono daquele percurso. Possui aproximadamente uma extensão total de 350 m. Trata-se também de um percurso em aclave e em encosta, com a altitude variando entre 845

m e 905 m e vegetação aberta do tipo capoeira (ver figura 58).

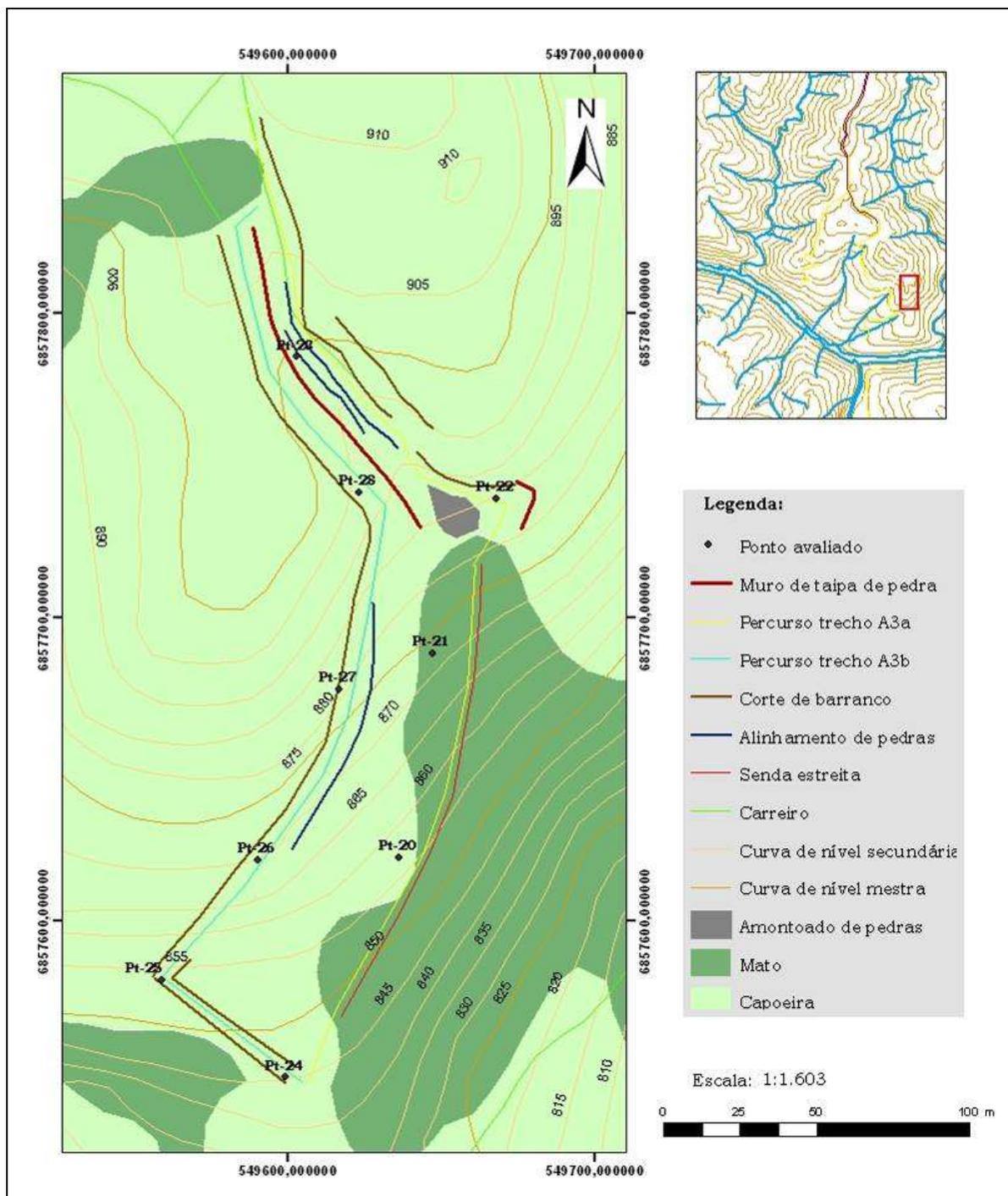


Figura 58 - Mapa dos vestígios materiais do subtrecho A3 e dos dois percursos
Fonte: A autora (2008).

Nesse itinerário, o trajeto inicia-se por uma senda mais profunda e suaviza posteriormente, até chegar a ter a aparência de um leito de estrada. A senda profunda caracteriza-se por uma vala em linha reta no sentido noroeste, situada à esquerda do subtrecho A3a (pt-24). Percorre aproximadamente 50 m e faz uma

curva em ângulo reto, mudando o sentido do percurso para nordeste. O corte de barranco tem 1,50 m de altura máxima (ver figura 59a).

Num determinado trecho, o caminho formou-se pelo desgaste do solo aliado ao processo erosivo pluvial (pt-24 e pt-25), resultando numa senda profunda. No entanto, a linha reta marcada também no registro visual, na análise das imagens de satélite, implica, provavelmente, a ação antrópica que demarcou o traçado.

Após a curva, o percurso segue por mais 50 m e, então, o trajeto alarga-se, tomando as feições de um leito de estrada (pt-26). Nesse ponto, a estrada se caracteriza por corte de barranco à esquerda, na encosta, e alinhamento de pedras à direita.

O alinhamento demarca o leito da estrada em relação à encosta baixa (ver figura 59b) e, a princípio, não funcionava como um muro de arrimo. Parece ter se formado pela acomodação, na lateral da estrada, das rochas evidenciadas no Caminho. Sua disposição não parece sugerir qualquer tipo de organização.

Nesse subtrecho, constatou-se um alinhamento de blocos rochosos organizados transversalmente ao leito da estrada (pt-27). Sua aparência sugere uma espécie de “degrau” no trajeto, em torno de 30 cm de altura (ver figura 59c).

Ao observar a sua constituição, percebeu-se que o mesmo foi construído com o encaixe de blocos de forma arranjada para funcionar, provavelmente, como um pequeno muro de contenção. Esta função é apenas uma hipótese para explicar tal formação, pois se trata de uma encosta com processo de erosão pluvial, onde o leito da estrada funcionaria como um canal para o carreamento do solo encosta abaixo.

Ao percorrer aproximadamente 160 m, o traçado muda novamente o rumo seguindo a encosta superior menos íngreme no sentido nordeste, paralelamente ao muro de taipa descrito anteriormente no subtrecho A3a. À direita, a estrada é demarcada pelo corte de barranco. São cerca de 115 m de percurso até chegar o ponto onde se une com o subtrecho A3a.

Nesse subtrecho, as estratégias adotadas buscaram, primeiro, contornar os obstáculos surgidos no percurso do subtrecho A3a e, mais tarde, com o seu abandono, procuraram um traçado alternativo para alcançar o platô e vencer o último trecho de encosta íngreme, o percurso A3b. Dessa forma, os vestígios arqueológicos sinalizam claramente estes dois percursos constatados e materializados na ortofotocarta analisada.



Figura 59 - Registro fotográfico no subtrecho A3b: a) senda profunda (pt-25); b) leito da estrada e alinhamento de pedras delimitando o traçado; c) detalhe do “degrau” de blocos rochosos transversalmente ao leito da estrada (pt-27); d) leito da estrada e muro de taipa à direita
Fotos: A autora. Data: 03/02/2008.

4. 1. 4 Subtrecho A4: leito de estrada, corte de barranco e arrimo

O segmento A4 caracteriza-se pelo leito de estrada com corte de barranco à esquerda e trechos com muro de arrimo à direita, estruturas marcadas na paisagem e visíveis nas imagens de satélites. Este subtrecho é percorrido todo em área de campo aberto.

Na lateral onde há o corte de barranco, este ponto corresponde a uma elevação topográfica, o que explica o leito estar mais rebaixado que a superfície do terreno na margem esquerda. Já na lateral direita, ocorre o inverso: a área se caracteriza por um declive e, em certos trechos, houve a necessidade de construir um muro de arrimo para manter o leito da estrada nivelado, evitando o desabamento da mesma.

Nos trechos da lateral direita em que há corte de barranco, ocorre a mesma situação que a explicitada para a margem esquerda, ou seja, leito de estrada entre

barrancos (pt-29), pois localiza-se entre elevações em ambas as laterais, não sendo necessário qualquer tipo de dispositivo de contenção.

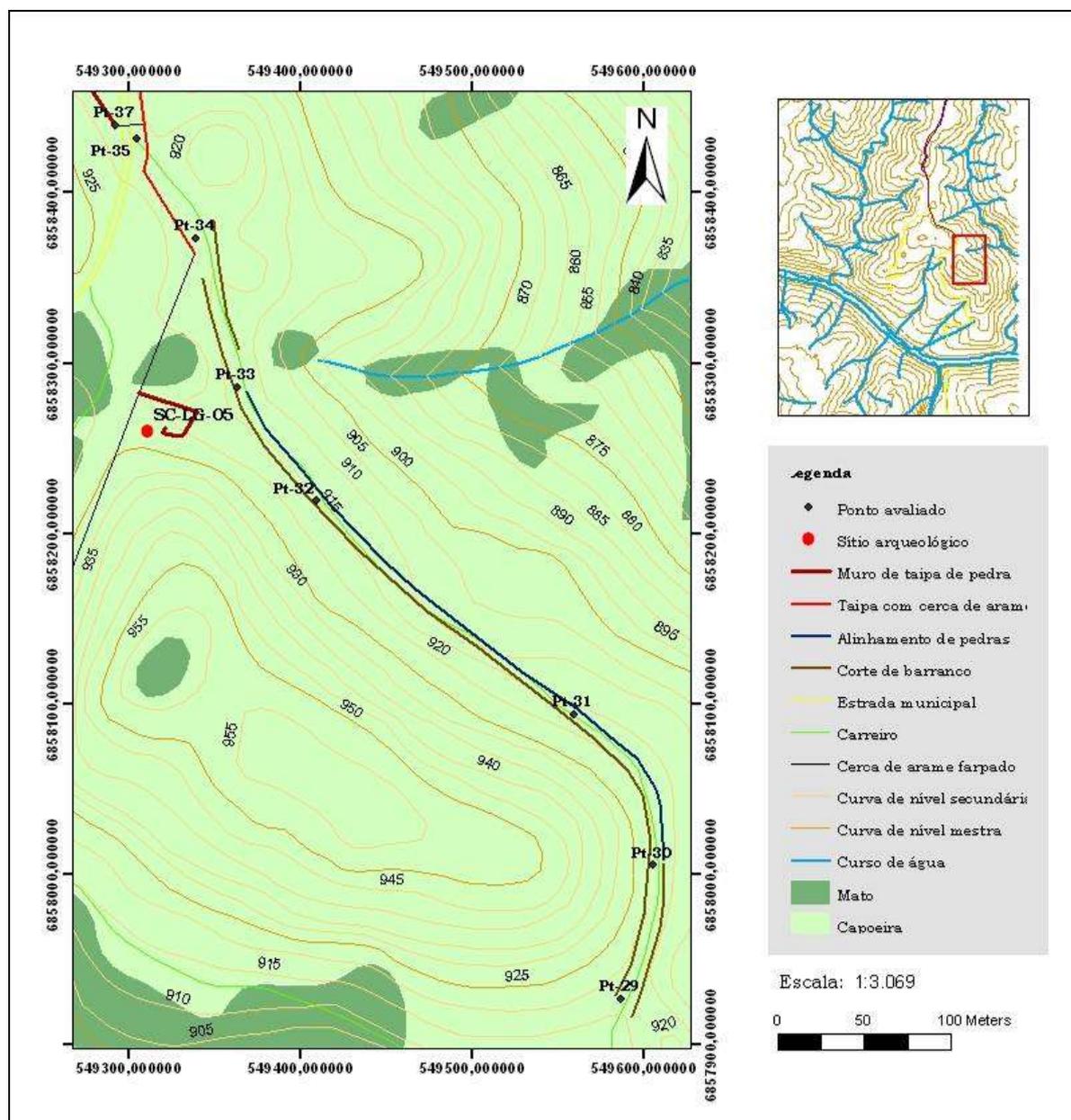


Figura 60 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A4
Fonte: A autora (2008).

Conforme se observa no mapa do subtrecho (ver figura 60), o percurso segue em meia encosta, mantendo, em quase todo o espaço, o mesmo nível altimétrico, ou seja, em torno de 915 m. Os pontos avaliados variaram somente entre 915 m e 920 m. O leito de estrada contorna um morro com altitude máxima de 955 m à esquerda e desnível inferior à cota de 905 m à direita do traçado.

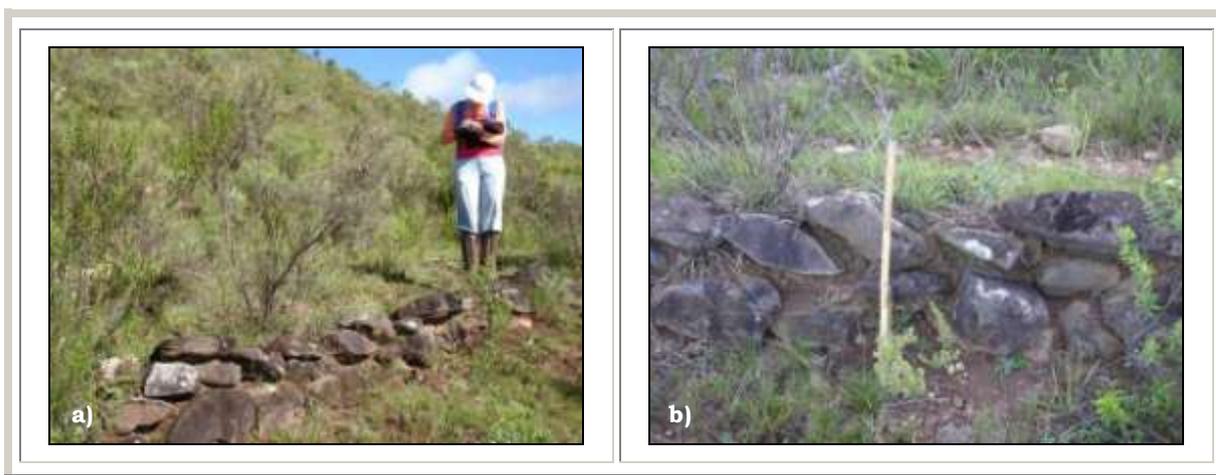


Figura 61 - Vista geral e detalhe do muro de arrimo na lateral direita do leito do caminho com escala de 50 cm (pt-30)
Fotos: A autora. Data: a) 03/02/2008; b) 02/02/2008.

Nesse subtrecho, há dois locais (pt-31 e pt-33) que se caracterizam por serem áreas úmidas (ver figura 62a). Este fenômeno ocorre em função do afloramento na encosta superior e o acúmulo de água sobre o leito da estrada. Atualmente, percebe-se o trânsito esporádico de animais neste local, pois o mesmo é usado como área de pastagem. Devido ao fato de animais ainda passarem neste subtrecho do Caminho, o solo está bastante pisoteado e com água, havendo trechos de lama.

Dessa forma, não é possível precisar se esse fenômeno de acúmulo de água é recente, pois não é realizada a manutenção do leito da estrada e nem o uso de algum tipo de drenagem, afinal esse trecho não é usado como via pelos habitantes da região, mas pelo gado que pasta no local e circula aleatoriamente pela área.

Possivelmente, quando a estrada era usada para o trânsito das tropas ou mesmo apropriado ao tráfego de carroças e outros veículos, havia algum sistema de drenagem que não permitisse o acúmulo de água, evitando assim a formação de lama, já que esta condição de terreno dificultava a passagem dos animais e veículos, além de aumentar os riscos de acidentes. Há indícios de blocos de rocha assentados sobre o leito, mas não foi possível precisar se eram de algum tipo de calçamento ou se foram evidenciados pelo pisoteamento atual do gado.

Nesse trajeto, no ponto úmido, o muro de arrimo se confunde com o alinhamento de blocos de rochas, delimitando o leito da estrada. As pedras usadas são blocos rochosos naturais, com formato irregular, que foram amontoados e que estão muito bem alinhados e organizados (ver figura 62b).



Figura 62 - Registro fotográfico no subtrecho A4: a-b) área úmida com alinhamento de blocos de rocha e detalhe da organização das pedras enfileiradas (pt-31); c) área com afloramento de água no leito da estrada (pt-31); d) vista geral do leito da estrada com 3,80 m de largura e corte de barranco à esquerda com 70 cm de altura (pt-32)

Fotos: A autora. a-b) Data: 02/02/2008; c-d) Data: 03/02/2008.

Quase no final desse subtrecho, na margem esquerda do Caminho, foi identificada na imagem de satélite uma estrutura geométrica, com formato retangular. A avaliação realizada em campo constatou que era uma espécie de curral de taipa de pedra. Foi registrado como sítio arqueológico “Tapera do Nicanor Alves”¹⁵⁷ (SC-LG-05).

¹⁵⁷ O sítio arqueológico “Tapera do Nicanor Alves” (SC-LG-05), segundo informação oral de Adair da Silva, era a moradia de Nicanor Alves ou de um de seus filhos. Possui uma mangueira em forma

No fim do leito de estrada, entre barrancos, inicia-se a taipa de pedra com cerca de arame farpado (pt-34) encoberta por um capão de mato à esquerda do leito. Está parcialmente desmontada, com altura média entre 30 e 40 cm.

A partir do local onde inicia o corredor (pt-35), com muros de pedra paralelos (ver figura 63a) e a estrada municipal passando pelo seu interior, a taipa deixa o corredor e segue à esquerda no sentido sudoeste, descendo pelo outro lado do morro até o Passo Santa Vitória.

O muro parece ter sido alterado, não tendo um aspecto muito sólido. Além disso, possui moirões de cerca de arame farpado colocados no seu interior (ver figura 63b). Provavelmente, foram introduzidos posteriormente à taipa, pois alguns estão dentro do muro e outros na lateral deste. A taipa não possui vestígios do acabamento superior feito na cobertura com uma rocha alongada.

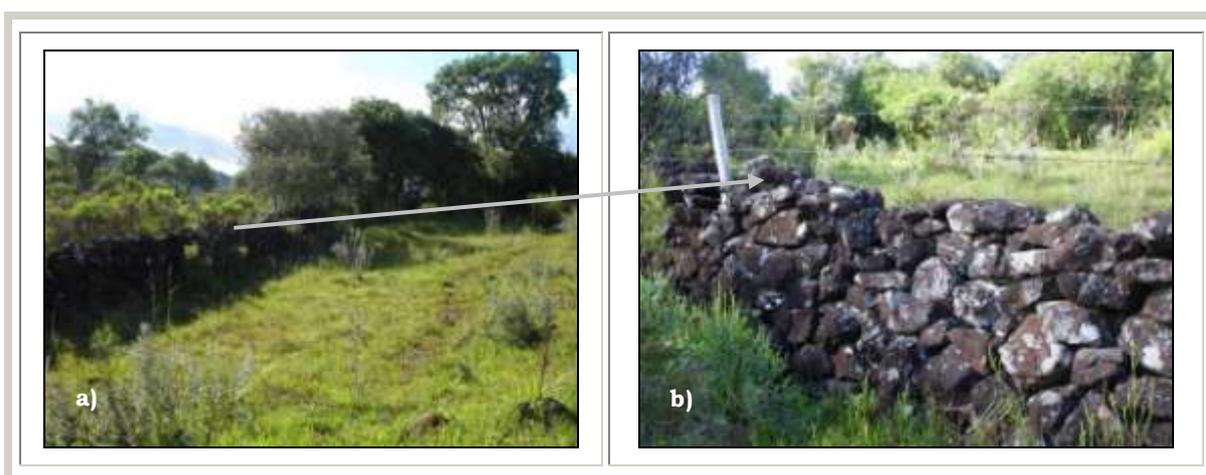


Figura 63 - Registro fotográfico no subtrecho do pt-35: a) vista geral do muro de taipa e leito da estrada municipal; b) detalhe do muro de taipa, formado pelo encaixe de pedras irregulares com a presença de moirões de cerca de arame farpado

Fotos: a) Yan Sant'Ana Soares; b) A autora. Data: 03/02/2008.

Ao analisar o desenho e a orientação do muro no mapa (ver figura 60), o mesmo está alinhado com a sua continuação no corredor de muros paralelos, margem esquerda, mas o trecho de taipa que continua está ligado com o muro da margem direita. O local sugere ter sofrido alguma alteração na continuação da taipa (pt-35), pois neste ponto foi instalada uma porteira e, em seguida, há o sítio

retangular e cercada parcialmente por taipa. Está situado entre dois topos de morros, protegido do vento sul. As taipas são formadas por blocos de pedra encaixados, grande quantidade de basalto em blocos, que parecem ter sido escolhidos ou estourados (não lascados) por temperatura para apresentar face plana. Altura máxima da taipa é de 1 metro e largura superior de 55 cm.

arqueológico “Tapera do Tio Cássio”¹⁵⁸ (SC-LG-06), cujas estruturas estão ligadas à margem direita do corredor do Caminho das Tropas.

4. 1. 5 Subtrecho A5: corredor de taipa e estrada municipal

Este subtrecho, devido à grande extensão e à quantidade de pontos avaliados, será apresentado de forma agrupada, por segmento de mapa, a fim de facilitar a compreensão. Serão apresentadas as principais características de cada segmento levantado e desenhado em mapa, contemplando as informações de todos os pontos avaliados no Apêndice B.

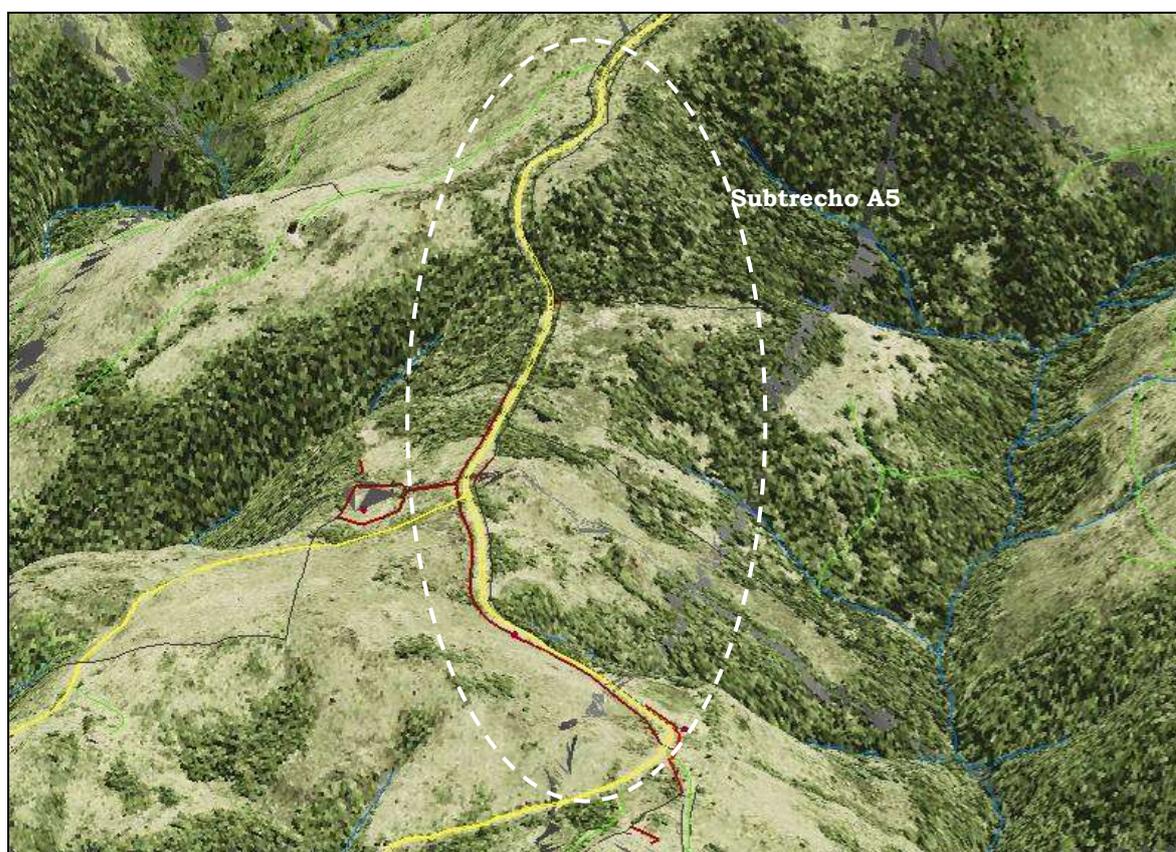


Figura 64 - Mapa em projeção 3D (modelo 2,5D) com a localização da parte inicial do segmento do subtrecho A5

Fonte: Ortofotocarta, folhas PQ29, PQ30, PQ31, AHE Pai Querê (CEPAQ, 2003) e a autora (2008).

¹⁵⁸ O sítio arqueológico “Tapera do Tio Cássio” (LG-SC-06) caracteriza-se por remanescente de uma moradia formada por dois terraços e mangueiras. O sítio margeia pelo lado sul o Caminho das Tropas. Segundo informação oral de Dona Zaira Wolff, pertenceu ao Sr. Jozé Cassildo Batista e foi destruída num vendaval.

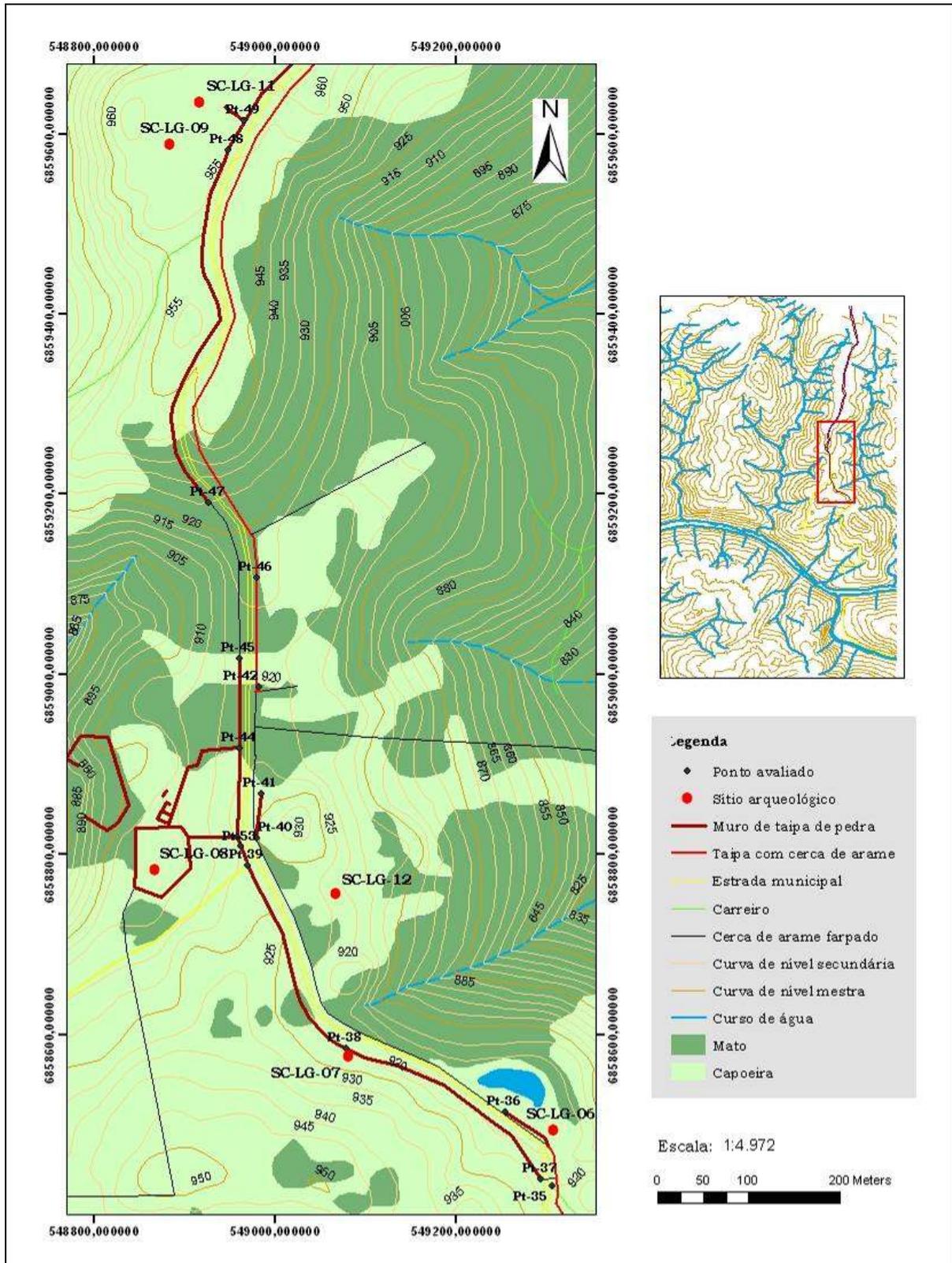


Figura 65 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-36 e pt-49
Fonte: A autora (2008).

A partir do início do corredor de taipa de pedra com a estrada municipal no seu interior, considerou-se como um único subtrecho, o A5, pois este possui

semelhanças em toda a sua extensão de aproximadamente 11 km.

Os mapas das figuras 64 e 65 demonstram parte do subtrecho do segmento A5¹⁵⁹, no qual se observa que o corredor foi instalado na melhor condição topográfica, ou seja, no planalto com pequenas variações de altitude referentes às ondulações das coxilhas, variando entre 915 m e 956 m.

Este subtrecho entre os pontos pt-36 e pt-49 perfaz aproximadamente 1 km de extensão, apresentando segmentos com e sem corredor. Nessa imagem, observam-se trechos de corredor de taipa assinalados em vermelho escuro, os com cerca de arame farpado em preto e os muros de pedra com cerca de arame em vermelho.

Esse segmento inicia com um trecho de corredor, ou seja, muros de taipa de pedra paralelos tendo a estrada municipal (LGS-050) instalada no seu interior. No início da margem direita, o muro tem somente 60 m de extensão, sendo que os últimos metros estão parcialmente desmontados (pt-36). A taipa de pedra foi construída com grandes blocos irregulares laterais e pedras menores encaixadas no meio, tendo a base da taipa 1,20 m de largura. (ver figuras 66a e b).

Não foi possível precisar o porquê de a taipa ser interrompida neste ponto, mas junto deste situa-se o sítio arqueológico “Tapera do Tio Cássio” (SC-LG-06). Portanto, sugere-se que os blocos retirados da taipa tenham sido reutilizados nas mangueiras e demais unidades quando da instalação dessa moradia, que deve ser posterior ao corredor, pois partes das mangueiras utilizam uma das paredes do próprio muro do corredor.

O muro de taipa da margem esquerda segue por um longo trecho, variando a sua altura entre 60 cm e 1 m. Em vários pontos ocorrem interrupções, seja em caso de porteira, estrada de acesso à propriedade (pt-39) ou pelos resquícios de habitação.

Há uma interrupção na taipa na margem esquerda (pt-38) com aproximadamente 4 m e a instalação de arame farpado para fechar o local. Neste local, foram identificados vestígios remanescentes de uma moradia instalada dentro do caminho, que foi registrada como o sítio arqueológico “Tapera do Nicanor Bastos”¹⁶⁰ (SC-LG-07).

¹⁵⁹ O segmento A5, por ser muito extenso, será apresentado em diversos mapas detalhando suas estruturas para melhor visualização.

¹⁶⁰ O sítio arqueológico “Tapera do Nicanor Bastos” (SC-LG-07) caracteriza-se por vestígios de uma moradia situada dentro do corredor do Caminho das Tropas. Parte do muro do corredor está desmanchando neste ponto. Provavelmente, foram usados os blocos ausentes na taipa dos muros para os arrimos dos terraplenos, numa espécie de “degraus”. Pela cultura material e a efemeridade dos



Figura 66 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-36 e pt-38: a-b) muro de taipa de pedra parcialmente desmontado (pt-36), que foi construída com grandes blocos de rocha nas laterais e pedras menores encaixadas no meio; c) interrupção na taipa e instalação de cerca de arame farpado (pt-38), em local onde havia uma moradia (sítio SC-LG-07); d) muro de taipa de pedra na margem esquerda (pt-37 e pt-38)

Fotos: a-c) A autora; d) Adelson André Brüggemann. Data: 03/02/2008.

Na margem direita, prosseguem aproximadamente 430 m de cerca de arame farpado sem quaisquer vestígios de muros de taipa de pedra. Esta somente reaparece numa extensão de 50 m (entre os pt-40 e pt-41). No fim desta taipa, há uma porteira de acesso a um saleiro (pt-41) e, em seguida, outra ausência de 110 m de extensão no corredor. Nesta porteira situam-se os remanescentes de outro sítio de habitação, que foi registrado como “Tapera Dona Filomena”¹⁶¹ (SC-LG-12).

Observa-se um ponto de vértice com taipa de pedra (pt-42) encoberto por mata ombrófila (ver figura 67c). O muro direito do corredor prossegue então por

materiais, além de usar provavelmente parte dos blocos que compõem o corredor de tropas, sugere-se que sua datação seja da segunda metade do século XX.

¹⁶¹ A “Tapera Dona Filomena” (SC-LG-12) situa-se nas imediações do Caminho, atrás de uma colina, em um patamar aplainado. Possui uma mangueira construída de taipa de pedra, funcionando em um segmento como arrimo de uma encosta abrupta. Segundo informação oral, seria a residência de Dona Filomena.

mais 1 km de extensão. Não foi possível precisar as causas das ausências constatadas em vários trechos do corredor.



Figura 67 - Registro fotográfico dos pontos pt-41 e pt-42: a) muro de taipa de pedras (pt-41); b) trecho sem taipa e a existência de cerca de arame farpado junto da estrada municipal (pt-41); c) vértice (tracejado) de muro de taipa de pedras (pt-42); d) porteira instalada no corredor (pt-53)
Fotos: A autora. Data: a-c) 04/02/2008; d) 19/04/2008.

Na margem esquerda, o muro de taipa do corredor prossegue por aproximadamente 740 m, com algumas interrupções. A partir do pt-45, não há taipa sinalizando o corredor, somente cerca de arame farpado delimitando a faixa da estrada da propriedade por uma extensão de 180 m. Ambos os muros perpendiculares a oeste estão relacionados à construção do sítio arqueológico “Tapera da Restinga”¹⁶² (SC-LG-08), formando uma grande mangueira que aproveita o muro do corredor como parede leste do cercado.

¹⁶² O sítio arqueológico “Tapera da Restinga” (SC-LG-08) caracteriza-se por um conjunto de mangueiras de taipas de pedra e terraplenos. Algumas estruturas estão situadas anexas ao corredor do Caminho das Tropas. Segundo informação oral pertenceu ao Sr. Martin Bianchini. Tinha galpão, chiqueiro e casa grande. Foi desmanchada pelo pai do Sr. Adair Branco e remontada na propriedade. Só restaram as taipas.

Ainda relacionado a esse conjunto de estruturas do sítio arqueológico SC-LG-08, foi identificada uma antiga porteira (pt-53) instalada no corredor com 2,50 m de largura. Ela permitia o acesso ao sítio, sendo possível observar uma senda rasa a partir do corredor em direção a outra mangueira (ver figura 67d). Observa-se que a porteira funcionava como acesso lateral em relação à grande mangueira, cuja estrutura é formada com uma das paredes do próprio corredor (pt-43 e 44).

Na margem direita, identificou-se outra interrupção de 3,60 m no corredor para a porteira de acesso a um saleiro (pt-46). Neste ponto, a taipa tem uma altura reduzida para 50 cm. Isto explica porque foi necessário acrescentar moirões e cerca de arame farpado para delimitar a área, ou seja, a taipa está com a altura bastante reduzida, o que poderia possibilitar a travessia de animais.

No reinício do trecho de muro de pedra na margem esquerda (pt-47), foram empregados blocos de basalto arredondados grandes e pequenos, sem a preocupação com o acabamento da superfície e cobertura (ver figura 68b).

Nessa margem, foi localizada outra abertura na taipa (pt-48) com 2,70 m de extensão, que se caracteriza por quinas retas bem pronunciadas na face externa do corredor, semelhante a uma abertura que foi posteriormente fechada, restando a diferença na espessura do muro (ver figura 68e e f).

Junto desse local, observou-se um rebaixamento no solo, uma espécie de depressão de uma trilha, ou seja, uma senda. Estes indícios indicaram que poderia se tratar de uma antiga porteira. De fato, a hipótese foi confirmada quando do registro do sítio “Tapera do Sebastião Garcia”¹⁶³ (SC-LG-09), situado a 50 m do corredor, pois havia um carreiro entre este sítio e a antiga abertura do corredor, apontando que a mesma teria servido de acesso à moradia.

No final desse segmento, na margem esquerda, identificou-se um muro de taipa de pedra a oeste, perpendicular ao corredor (pt-49). Possui aproximadamente 26 m de extensão e, devido à proximidade com o sítio SC-LG-09, esse trecho de muro poderia estar relacionado com o mesmo.

¹⁶³ O sítio “Tapera do Sebastião Garcia” (SC-LG-09) trata-se de uma unidade residencial com remanescentes da fundação em pedra e alinhamentos de taipas. Situa-se no alto de uma colina e possui uma senda e antiga porteira de acesso no corredor. Há um grande carvalho no local.



Figura 68 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pt-46 e pt-48: a) muro de taipa de pedras com cerca de arame farpado (pt-46); b) muro de taipa de pedras (pt-47); c-d) trecho de muro de taipa de pedras (pt-47 e pt-48); e-f) vestígios de uma antiga porteira na taipa do corredor (pt-48)
Fotos: a, f) A autora. Data: a) 04/02/2008, f) 19/04/2008; b-e) Adelson André Brüggemann. Data: 04/02/2008.

Prosseguindo a análise deste segmento do subtrecho A5 entre os pontos pt-51 e pt-68, o muro de taipa de pedra da margem esquerda do corredor continua por cerca de 2 km até chegar à Comunidade do Faxinal. Nessa extensão, ocorrem pequenas interrupções (acesso de propriedades, porteiras antigas), mas nenhum trecho sem delimitação de corredor conforme apresentado no mapa (ver figura 69).

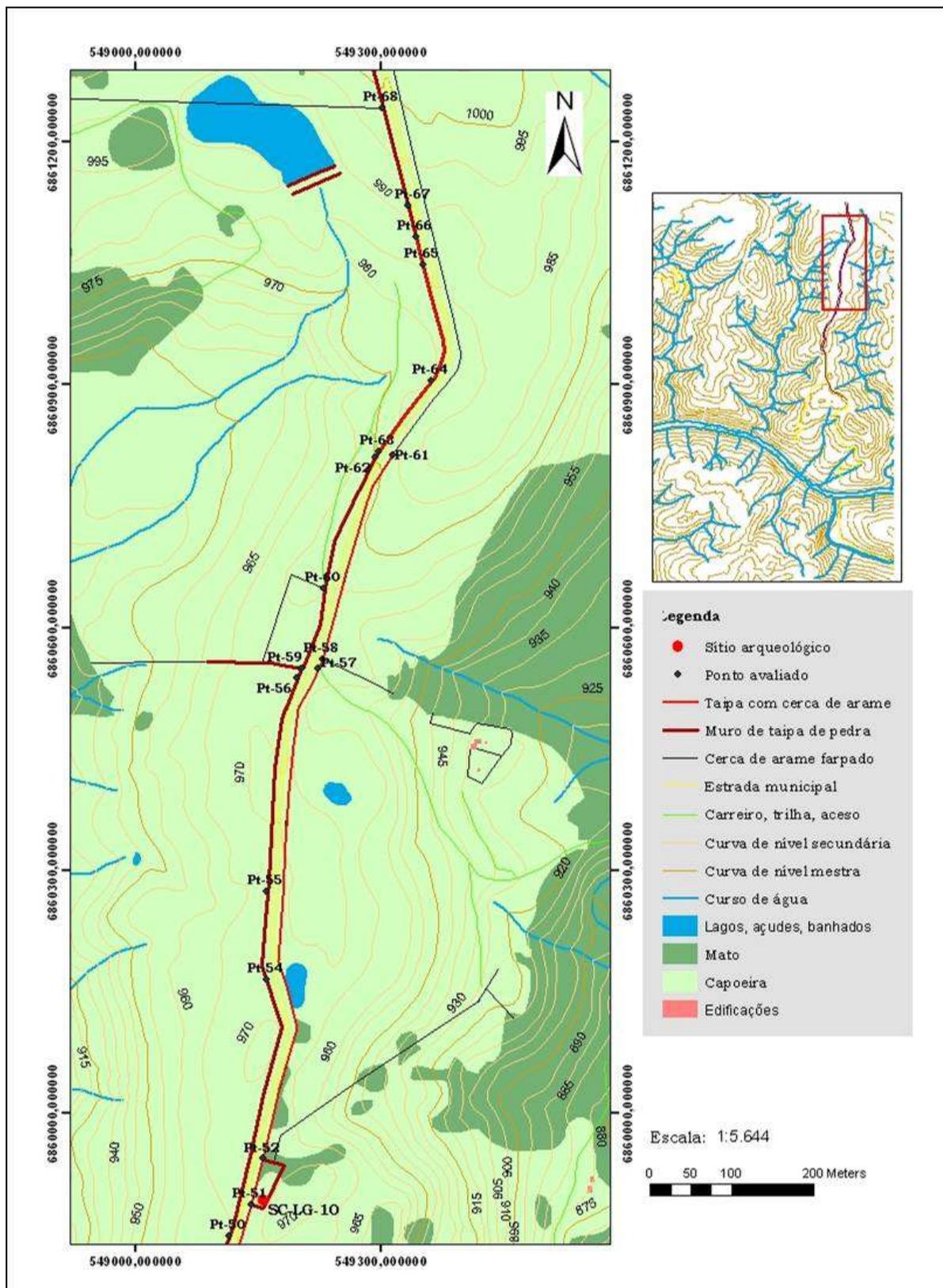


Figura 69 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-50 e pt-68
Fonte: A autora (2008).

Por outro lado, o muro de taipa da margem direita possui uma extensão de 1.300 m, desaparecendo por completo (pt-61), seguindo um longo trecho, que

ultrapassa o Faxinal, sem indícios de muro de pedra nesta margem.

Na margem direita, também ocorrem algumas interrupções pequenas e pontos com muros ou cercas perpendiculares ao corredor. Nesse segmento (pt-50 e 68), o corredor está orientado em sua maior parte no sentido nordeste, mudando o rumo, sentido noroeste (pt-64). Em uma área (pt-50) foi observado o uso de pedras de basalto em forma de placas, assentadas de forma horizontal (ver figura 70a).

Na margem direita, os muros perpendiculares, situados a leste do corredor (pt-51 e pt-52), formam um mangueira retangular, aproveitando o muro do corredor como a parede oeste para formar a área cercada. Esta estrutura em taipa foi registrada como o sítio “Mangueira do Faxinal”¹⁶⁴ (SC-LG-10).

A partir dessa porção do caminho, observam-se estruturas relacionadas a sistemas de drenagem, anteriormente não identificadas. Foram constatadas duas valas perpendiculares (pt-54) ao muro da margem esquerda, sendo uma maior e outra menor (ver figura 70b).

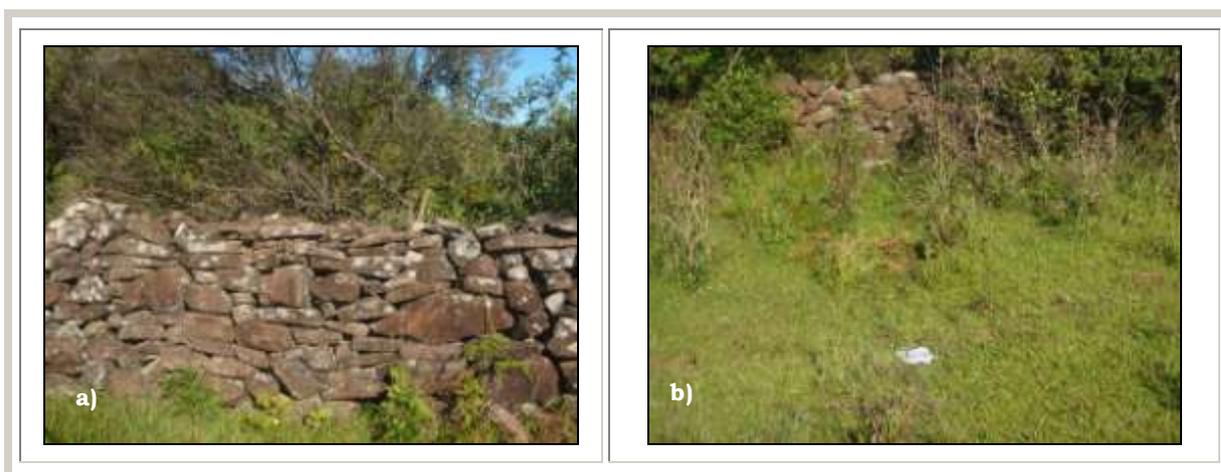


Figura 70 - Registro fotográfico dos pontos pt-50 e pt-54: a) trecho de muro de taipa com rocha de basalto em placas horizontais (pt-50); b) sistema de drenagem formado por duas valas no relevo (pt-54)

Fotos: Adelson André Brüggemann. Data: 04/02/2008.

Além das valas, foram identificados, em meio a vegetação, drenos na margem esquerda do corredor. Porém, na margem direita não foi identificada a presença de drenos. Em razão da proximidade, a água escorre naturalmente entre a base do muro do corredor, pois há um desnível entre a margem direita e esquerda.

¹⁶⁴ O sítio “Mangueira do Faxinal” (SC-LG-10) se caracteriza por uma área em taipa de pedra de formato retangular situada junto ao corredor do Caminho das Tropas, usando o muro do corredor como a parede noroeste. Não foi verificada a existência de edificação, como moradia em anexo, mas não se descarta essa hipótese. Possui área total de 1.674 m².

Outro ponto de drenagem foi observado na sequência (pt-55). Trata-se de um dreno estreito, construído sob o muro de pedra. Este dreno poderia também estar relacionado ao banhado existente na margem direita, apesar de se localizar 100 m distante do mesmo, pois situa-se na mesma cota altimétrica. O mesmo funcionaria como um sistema para drenagem do acúmulo de água dentro do corredor ou na margem direita do caminho.

Na interrupção no corredor (pt-56) para a instalação de uma porteira (ver figura 71a), observa-se que o acabamento no muro foi realizado com o uso de blocos basálticos talhados sobrepostos e encaixados aos blocos de rocha natural disforme e argamassados com cimento (ver figura 71b). Outro ponto de interrupção no corredor, situado na margem direita, dá acesso à propriedade do Sr. Osvaldo (pt-57). Ainda nessa margem, o muro de taipa de pedra e a cerca de arame farpado estendem-se até o pt-61. Depois ausentam-se por um longo trecho.

Na margem esquerda, há um muro perpendicular (pt-59) ao corredor com extensão de 116 m (ver figura 71c) e cerca de arame farpado (pt-60), que formam uma área cercada de formato retangular, provavelmente de uma antiga lavoura. Ao lado desse ponto há uma abertura e uma trilha.

Nessa margem, foi constatado um trecho de 300 m de extensão no qual o muro da taipa somente pode ser visto na parte externa do corredor, pois o leito da estrada está aproximadamente 30 cm acima do topo do muro, soterrando-o na margem interna.

O muro neste ponto (pt-62) tem 1,30 de altura, funcionando atualmente como arrimo (ver figura 71d). O mesmo foi registrado em outros locais (pt-64 e pt-65), cujo muro do corredor da margem esquerda encontra-se abaixo do nível da estrada.

Identificaram-se outras aberturas no corredor, que dão acesso a um caminho abandonado (pt-60 e pt-63) e uma porteira com 3,20 m de largura (pt-67), com acabamento, mesclando blocos talhados e argamassa (ver figura 71e).

A partir do segmento seguinte, que abrange a Comunidade do Faxinal, entre os pontos pt-69 e pt-83, não se têm disponíveis ortofotocartas e levantamento planialtimétrico usados na confecção dos mapas e na análise das variáveis ambientais na instalação do Caminho, como nos subtrechos anteriores.

Dessa forma, foi necessário utilizar outras fontes para produzir os mapas detalhados, como imagens do *Google Earth* georreferenciadas e *shapefile* (curva de nível, vias de transporte, hidrografia) do mapa “São Sebastião do Arvoredo” (IBGE, 1974), em escala de 1:100.000. Entretanto, a qualidade do detalhamento da

implantação ambiental das estruturas ficou limitada, devido à ausência de uma base cartográfica em escala maior.



Figura 71 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-56 e pt-68: a) interrupção no corredor devido a uma porteira (pt-56); b) uso de blocos rochosos talhados para acabamento de local aberto no corredor; c) muro perpendicular ao corredor (pt-59); d) trecho de muro de pedra soterrado na margem interna do corredor; e) modificação na taipa para uma porteira (pt-67); f) cerca de arame perpendicular ao corredor (pt-68)

Fotos: Adelson André Brüggemann. Data: a-d) 04/02/2008; e-f) 05/02/2008.

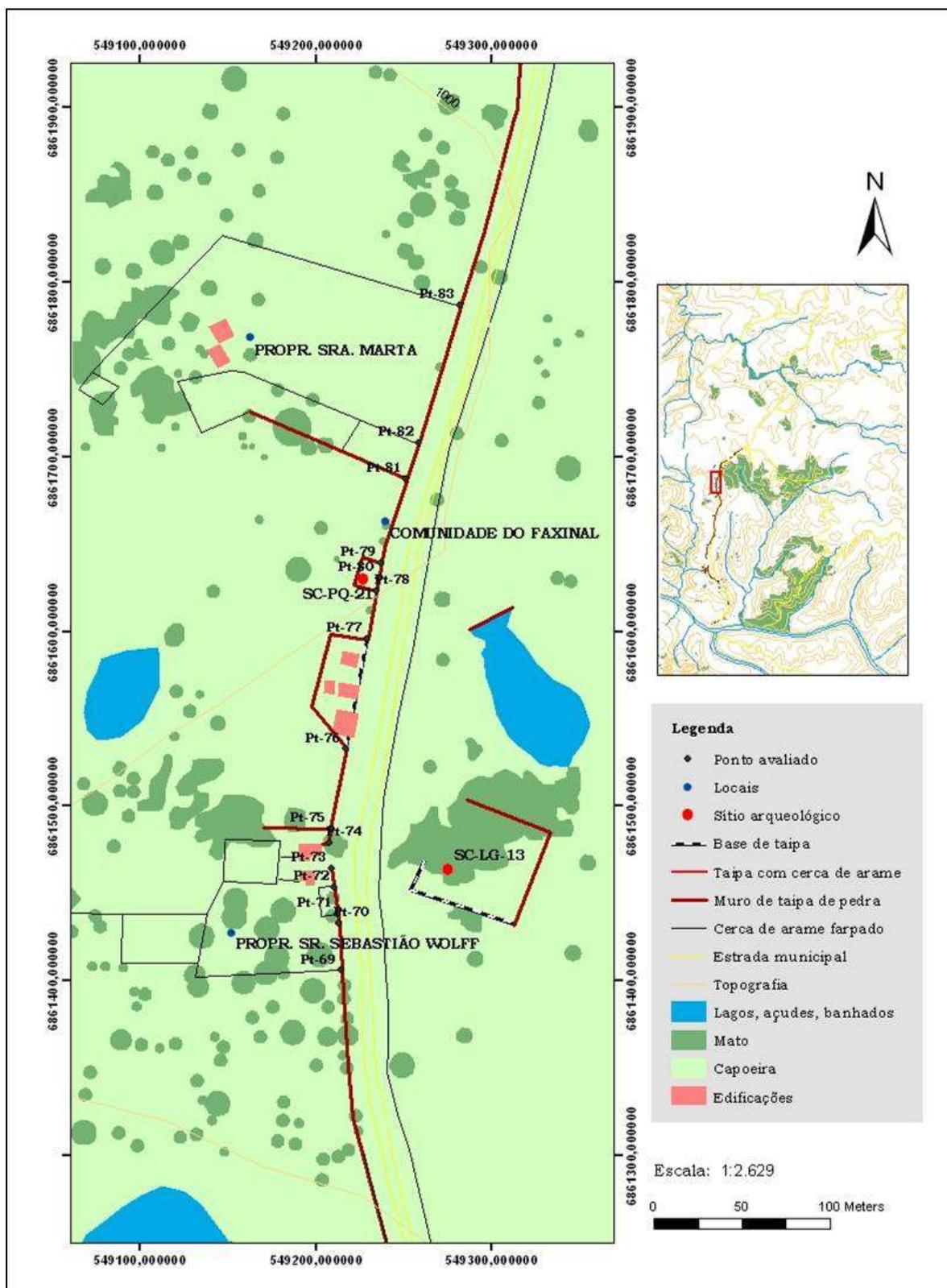


Figura 72 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-69 e pt-83
 Fonte: A autora (2008).

No trecho do caminho que passa pela Comunidade do Faxinal, há várias alterações e interrupções realizadas no muro de taipa de pedra, na margem

esquerda, em virtude de diversas ações antrópicas, tais como a construção e a instalação de edificações (casas, galpões, escola, igreja, salão de festa) e áreas cercadas (mangueiras, lavouras, cemitério).

Nessa área, o Caminho parece fazer um alargamento de forma retangular com ângulos oblíquos e retos, conforme observado na imagem de satélite (figura 73a) e no mapa (figura 72).

Apesar disso, quando da análise do formato dessa área, isso causava certo estranhamento, comparando-se a outros pontos semelhantes, cujas formas possuem ângulos suaves em ambas as margens do corredor, que vão abrindo até formar uma espécie de “barriga”. Isso indicava um processo diferente dos demais locais de alargamento, que só poderia ser compreendido quando da análise em campo das estruturas.

Numa análise mais detalhada *in loco*, pôde-se constatar que o local teve o seu traçado original modificado. Nessa área (pt-76 e 77), a taipa do muro da esquerda do corredor foi desmanchada e deslocada mais para a esquerda, mudando o formato e a área do Caminho, como um adendo.

A taipa de pedra reconstruída possui altura inferior a taipa do corredor, contornando as edificações existentes na comunidade. Entretanto, o traçado original do muro pode ser observado pela base da taipa ainda remanescente no local (ver figuras 73b e c).

Originalmente, o caminho nesse segmento era formado por um muro de taipa de pedra reto, sem qualquer distinção, conforme o sinalizado com uma linha intermitente no mapa (ver figura 72). Essas modificações foram realizadas para inserir, junto à faixa de servidão da estrada, equipamentos públicos, como a escola, a igreja e o salão de festas da comunidade, separando a área privada do tráfego público.

Destaca-se que todo o trecho do Caminho na Comunidade do Faxinal é formado atualmente apenas pelo muro de taipa da margem esquerda (ver figura 72). No entanto, não foram observados vestígios que indicassem a existência do muro de taipa na margem direita. Atualmente, esta margem é delimitada por moirões e cercas de arame farpado. Caso existissem vestígios da base do muro, poder-se-ia levantar a hipótese de que o mesmo tivesse sido desmanchado para uso nas diversas construções existentes na própria comunidade.

Nesse segmento, há uma série de cercas de arame perpendiculares ao muro (pt-69, pt-71 e pt-72), que formam áreas cercadas na propriedade da Família Wolff, usando o muro como uma das paredes.



Figura 73 - Área do anexo ao caminho na Comunidade do Faxinal: a) imagem de satélite; b) modificação do traçado do corredor em ângulo oblíquo para esquerda (pt-76); c) detalhe da base da taipa remanescente do antigo traçado do corredor

Fonte: a) *Google Earth* (DIGITAL GLOBE, 2006); b-c) Fotos: Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008.

Na Comunidade do Faxinal, o “Cemitério do Faxinal”¹⁶⁵ (SC-PQ-21) utiliza

¹⁶⁵ O Cemitério do Faxinal (SC-PQ-21) foi cadastrado em 2004, situa-se na Comunidade do Faxinal,

como delimitação a parede leste (16,55 m) do próprio muro de taipa do Caminho (pt-77 e 78), ou seja, as demais paredes foram construídas a partir do traçado do Caminho, tendo um portão de acesso ao sítio aberto na própria via. (ver figura 74c).



Figura 74 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-73 e pt-80: a-b) interrupção do muro de taipa de pedra em frente as edificações da Família Wolff na Comunidade do Faxinal (pt-73); c) portão do Cemitério do Faxinal, aberta no muro do Caminho (pt-80); d) Comunidade do Faxinal e área do Caminho

Fotos: A autora. Data: a) 05/02/2008; b) 04/02/2008; c-d) 17/11/2007.

Nesse trecho, na margem direita, foram identificados os remanescentes de uma moradia e um armazém, sendo registrados como o sítio arqueológico “Tapera do Jacob Merk”¹⁶⁶ (SC-LG-13).

datado da segunda metade do século XX. Possui 20 sepulturas registradas em novembro de 2007, sendo os sepultamentos datados entre 1967 e 2001. Ainda encontra-se em uso pela comunidade. A grande maioria das sepulturas não apresenta lápide e/ou identificação. Possui a particularidade na distinção de gênero na posição da lápide: homens nos pés e mulheres na cabeça. O corpo entra com os pés primeiro e é enterrado de costas para o portão. Trata-se de área cercada com muro de taipa de pedra, totalizando uma área de 203,56 m².

¹⁶⁶ O sítio arqueológico “Tapera do Jacob Merk” (SC-LG-13) é formado pelo conjunto de terraplenos e fundação de edificação e mangueira de taipa de pedra, edificações, muros de taipa e mangueiras. Segundo relato oral foi um entreposto comercial tendo casa, galpão e armazém. Supõe-se que sua

No segmento seguinte, entre os pontos pt-84 e pt-94, conforme mapa (ver figura 75), destaca-se uma área de alargamento (ver figuras 76 a e b) junto da qual situa-se a porteira de acesso à Fazenda Sobradinho (pt-86). É provável que o objetivo dessa espécie de “praça” fosse o ponto de aguada para os animais, assim como um local propício para o pouso da tropa. Atualmente, há duas edificações de moradores sem posse de propriedade no interior da faixa de servidão do corredor do Caminho das Tropas (ver figura 76b).

Na margem esquerda, foi identificada uma base de taipa oblíqua (pt-84) ao Caminho (ver figuras 76c e d), com extensão de cerca de 106 m e 90 cm de largura junto ao solo, seguindo no sentido sudeste a noroeste. A análise desta parte do Caminho suscitou três questões:

a) Trata-se de uma taipa de uma antiga divisa de propriedade que foi desmontada? Qual seria o motivo?

b) Este era o traçado anterior do corredor? Foi desmontado, sendo alterada a posição do muro para mais próximo da atual estrada, diminuindo assim o tamanho da área de alargamento? Observou-se que a sequência atual do muro (pt-84) tem a aparência de ser mais nova em relação ao trajeto anterior. Outro fato que talvez corrobore esta segunda hipótese é a questão de haver na paisagem as evidências de um antigo caminho, formado por uma senda, seguindo praticamente paralelo ao atual corredor (ver figura 75). Este evita passar por um local úmido e parece acompanhar a base da taipa. Além disso, quase ao final do traçado da senda (pt-91), há evidências de uma possível base de uma antiga taipa. Outra questão a ser considerada (pt-84) é ausência de porteira no muro para acessar esse caminho;

função esteja relacionada ao tropeirismo, pois tem uma localização estratégica a beira do corredor de tropa que vem do Rio Grande do Sul, logo após vencer o trecho de subida da encosta. Possui uma mangueira quadrangular de grandes dimensões que poderia, hipoteticamente, ter funcionado como um pouso de tropas. Segundo informação oral de Dona Zaira Wolf, esta tapera pertenceu ao alemão Jacob Merk. O proprietário anterior foi Otávio Ramos Ataíde. A estrutura era composta por uma casa de madeira, com galpão e armazém que abastecia a população. Após a morte do Sr. Jacob, o filho Hugo vendeu a área para Carlinhos Ramos há mais de 40 anos, sendo então desativado e desmontado. Possui área total de 3.840 m².

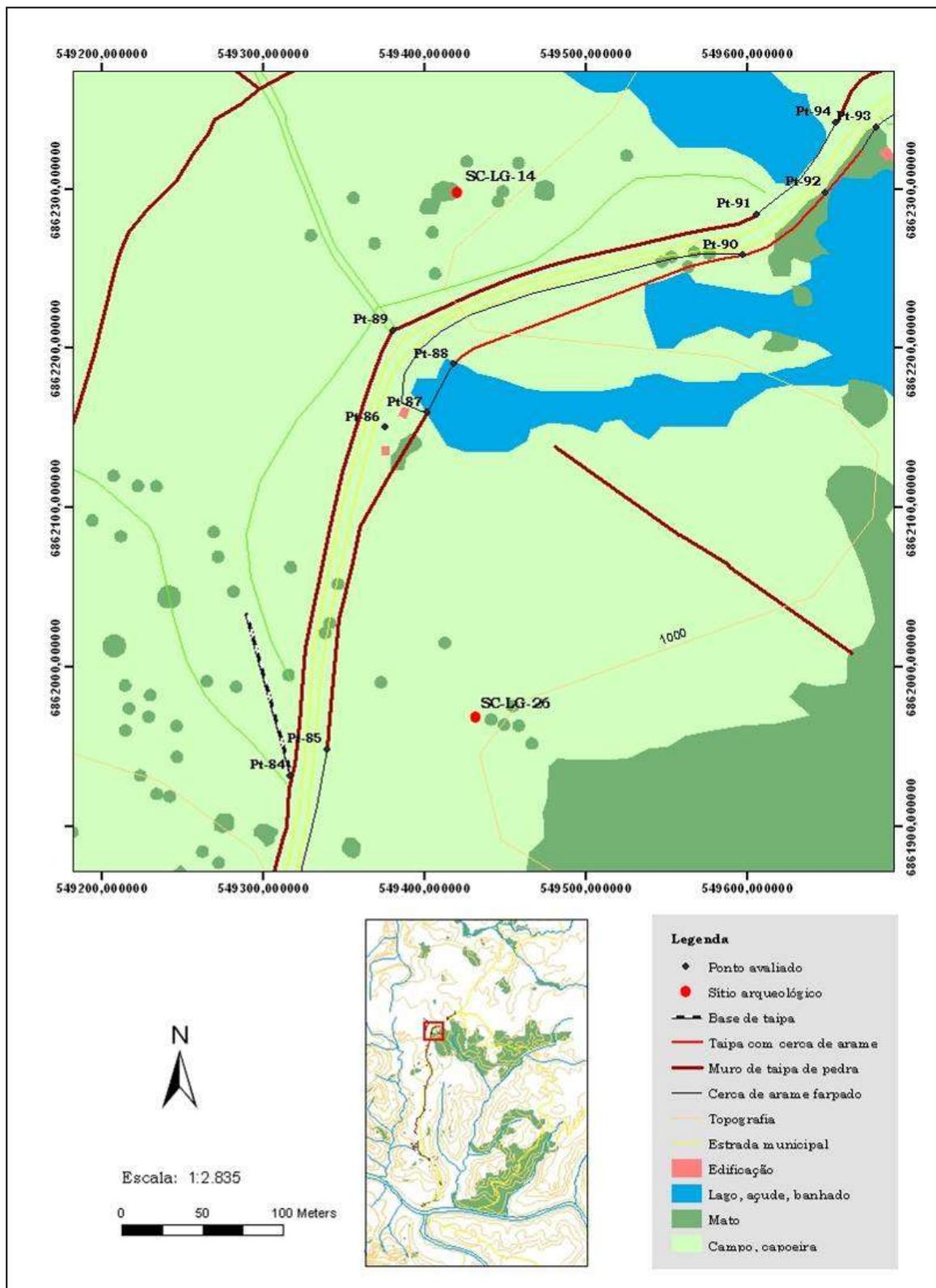


Figura 75 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-84 e pt-94
 Fonte: A autora (2008).

c) A base de taipa, assim como a senda, poderiam estar relacionadas às atividades de uma antiga moradia identificada na área? Foi registrado o sítio

arqueológico “Tapera da Angelina Bianchini”¹⁶⁷ (SC-LG-14), instalado sobre a colina existente neste local.



Figura 76 - Registro fotográfico do subtrecho A5, pontos pt-84 e pt-86: a-b) Vista geral e detalhe do alargamento do corredor (pt-86); c-d) Vista geral e detalhe de base de antiga taipa (pt-84)
Fotos: a-b) A autora. Data: a) 05/02/2008; b) 22/04/2008; c-d) Foto: Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008.

Ainda nessa margem, há o conjunto de acesso à Fazenda Sobradinho, formada por uma porteira e mata-burro (pt-89). Nesse ponto, a taipa foi modificada construtivamente, sendo utilizados blocos talhados, com faces retas e que foram argamassadas (ver figura 77a). Mais adiante, registrou-se uma interrupção do muro com aproximadamente 79 m de extensão (pt-91 e pt-94). Esta interrupção ocorre em função da existência de uma área brejosa. Nesse trecho, há uma cerca de arame farpado delimitando a propriedade e a estrada atual (ver figura 77b).

¹⁶⁷ O sítio “Tapera da Angelina Bianchini” (SC-LG-14) situa-se na propriedade do Sr. Plínio Letti, Fazenda Sobradinho. É formado por fundações de edificações situado em um platô à direita da portaria da Fazenda Sobradinho, distante por volta de 50 metros do corredor do Caminho das Tropas na margem esquerda. A área possui pinheiros de araucária esparsos. Observam-se fundações retangulares junto ao solo, não havendo qualquer estrutura em elevação.

Na margem direita, após um longo trecho sem evidências de muro de taipa de pedra e somente a existência de uma cerca de arame, o muro (pt-85) inicia formando novamente o corredor com muros paralelos (ver figura 77c). Para esta ausência não foram identificados os motivos ou hipóteses que o explicassem. Talvez nesse trecho somente existisse muro na margem esquerda.



Figura 77 - Registro fotográfico do trecho entre os pontos pt-85 e pt-94: a) porteira da Fazenda Sobradinho (pt-89); b) área de brejo sem muro de taipa de pedra na margem esquerda do Caminho (pt-91 e 94); c) reinício de muro de taipa junto de porteira (pt-85); d) área de potreiro instalada dentro do corredor (pt-90)

Fotos: a) A autora. Data: 22/04/2008; b) Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008; c-d) A autora. Data: 04/02/2008.

Numa área de banhado, registrou-se um trecho sem muro de taipa (pt-87 e pt-88). Há também uma porção cercada com formato triangular dentro do corredor, usada como potreiro pelos moradores que neste local vivem (pt-87 e pt-90).

Segundo informação oral, havia uma bodega nessa área, mas não restam vestígios visíveis em superfície. Nas imediações dessa área foram localizados os remanescentes de uma tapera situada na colina, registrado como o sítio

arqueológico “Tapera do Faxinal”¹⁶⁸ (SC-LG-26), situado na margem direita do corredor.

No local onde há um córrego que atravessa o corredor, identificou-se uma pequena interrupção no muro de aproximadamente 1,50 m de extensão (pt-92). Neste ponto, a atual estrada municipal está aterrada sobre o banhado. Por isso, é provável que haja, em subsuperfície, a instalação de canalização por onde escoe a água por baixo da estrada atual.

No córrego, na margem direita do corredor, não foi possível observar se havia um sistema de drenagem, ou se este desmoronou, ou se é realmente um trecho de ausência de taipa, pois o solo está erodido pela ação das águas.

Pela margem interna, a taipa está enterrada, mas a margem externa tem 80 cm de altura acima do nível do solo. Neste caso, o trecho de muro abaixo do nível da estrada municipal funciona atualmente como muro de arrimo (ver figura 78a).

Ainda na margem direita, registrou-se uma interrupção na taipa, em razão da existência de uma porteira que dá acesso à propriedade do Sr. João Batista (pt-93), além de um pequeno trecho de taipa desmoronado (ver figura 78b).



Figura 78 - Registro fotográfico dos pontos pt-92 e pt-93: a) trecho de muro de taipa aterrado na margem interna do corredor pela atual estrada (pt-92); b) área com o muro desmoronado (pt-93)
Fotos: a-b) A autora. Data: 05/02/2008;

O trecho seguinte, entre os pontos pt-95 e pt-102, inverte a ausência do muro de taipa da margem direita para a esquerda por um longo segmento, perfazendo 518 m (ver figura 79).

¹⁶⁸ O sítio arqueológico “Tapera do Faxinal” (SC-PQ-26) trata-se de vestígios de uma base de edificação feita com alinhamento de blocos rochosos. Situa-se em topo de colina com vista panorâmica. A edificação teria uma área de 22,4 m². Segundo informação oral de moradores locais, foi moradia do Sr. Martinio Sales.

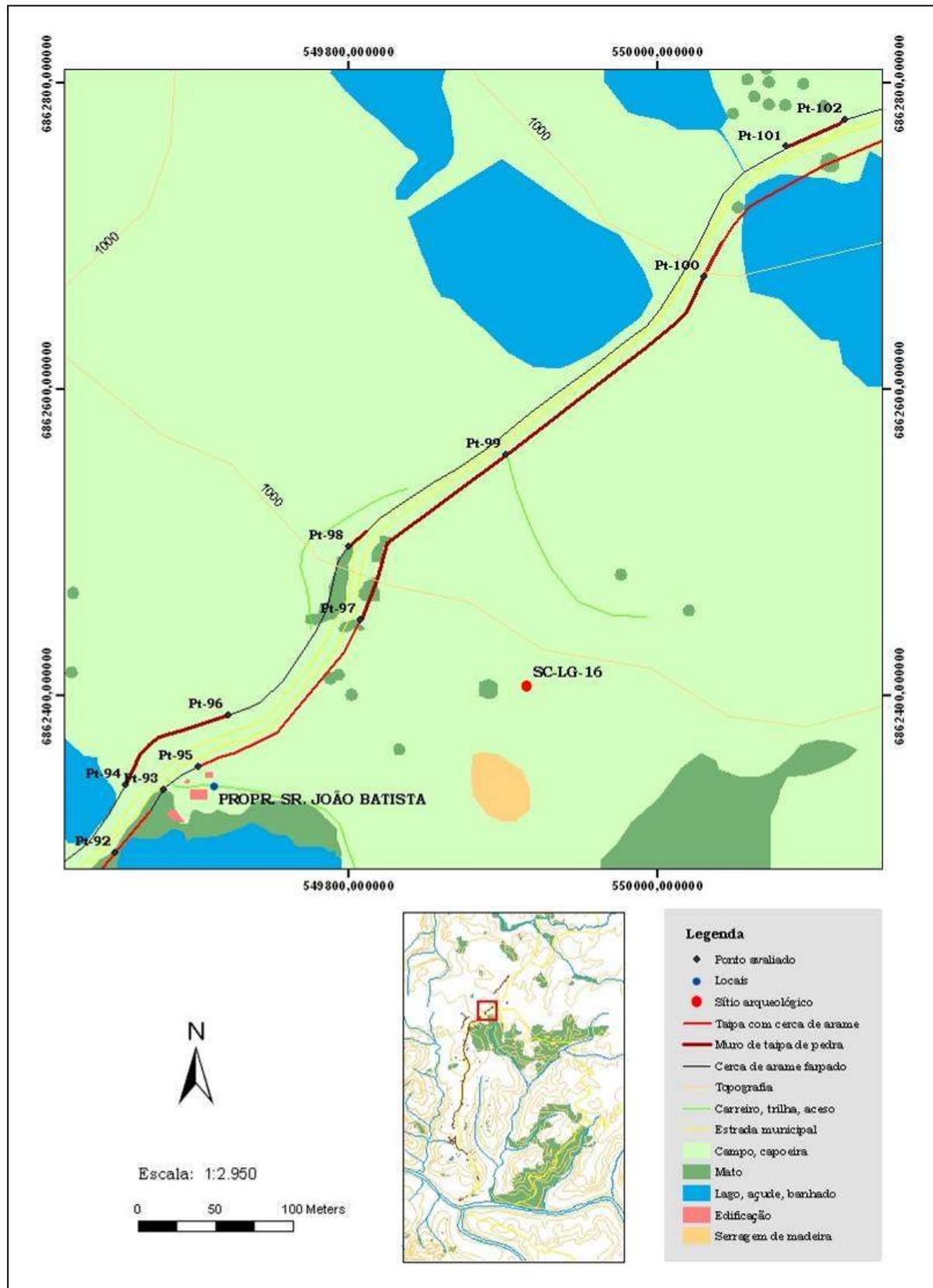


Figura 79 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-95 e pt-102
 Fonte: A autora (2008).

As taiipas apresentam-se em pequenos fragmentos: a) entre o pt-94 e pt-96

(86 m de extensão); b) pt-98 (14 m de extensão) e c) entre o pt-101 e pt-102 (40 m de extensão).

É interessante observar a evidência de um antigo caminho, nas proximidades do pt-98 (figura 80a), justamente em uma área de aclave paralela a atual estrada. Poderia ter sido um traçado alternativo usado no Caminho das Tropas.

Na margem direita, todo o segmento apresenta, a partir do pt-95, um muro com taipa de pedra, ora com, ora sem cerca de arame farpado, em decorrência de sua baixa altura. Registrou-se um trecho com as estruturas situadas abaixo do nível da atual estrada (pt-95).

Trata-se de um aclave com encosta à direita, sendo que a manutenção da estrada acaba por depositar o solo nesta margem, soterrando a taipa. Na margem direita, identificou-se uma interrupção na taipa (pt-99), mas ainda com resquícios de sua base. No local, foi aberta uma estrada, sendo que atualmente o seu acesso encontra-se fechado com cerca de arame (ver figura 80b).

Nesse local, funcionava uma antiga serraria e que está desativada há aproximadamente 20 anos. Foi registrado como o sítio arqueológico “Serraria Camboja” (SC-LG-16). São visíveis na paisagem as estruturas remanescentes das fundações de alvenaria, a caixa de água, a senda do trilho do vagão e o monte formado pelo rejeito da serragem de madeira, assim como as áreas terraplenadas onde estavam instaladas as edificações.



Figura 80 - Registro fotográfico do subtrecho A5, pontos pt-98 e pt-99: a) caminho paralelo a estrada atual (pt-98); b) interrupção na taipa devido a uma porteira (pt-99)
Fotos: a) Adelson André Brüggemann; b) A autora. Data: 05/02/2008.

O mapa (ver figura 81) do segmento seguinte, entre os pt-103 e pt-105, continua com o trecho de muro com taipa na margem direita e ausência na margem esquerda.

Registrou-se uma interrupção (pt-103) devido ao cruzamento com uma estrada que dá acesso atualmente à Serraria Marchetti, às fazendas Capão Redondo e Cadete, entre outras. É possível observar os resquícios da base da taipa até o leito dessa estrada, indicando que o muro foi desmontado neste ponto (ver figuras 82a e b).

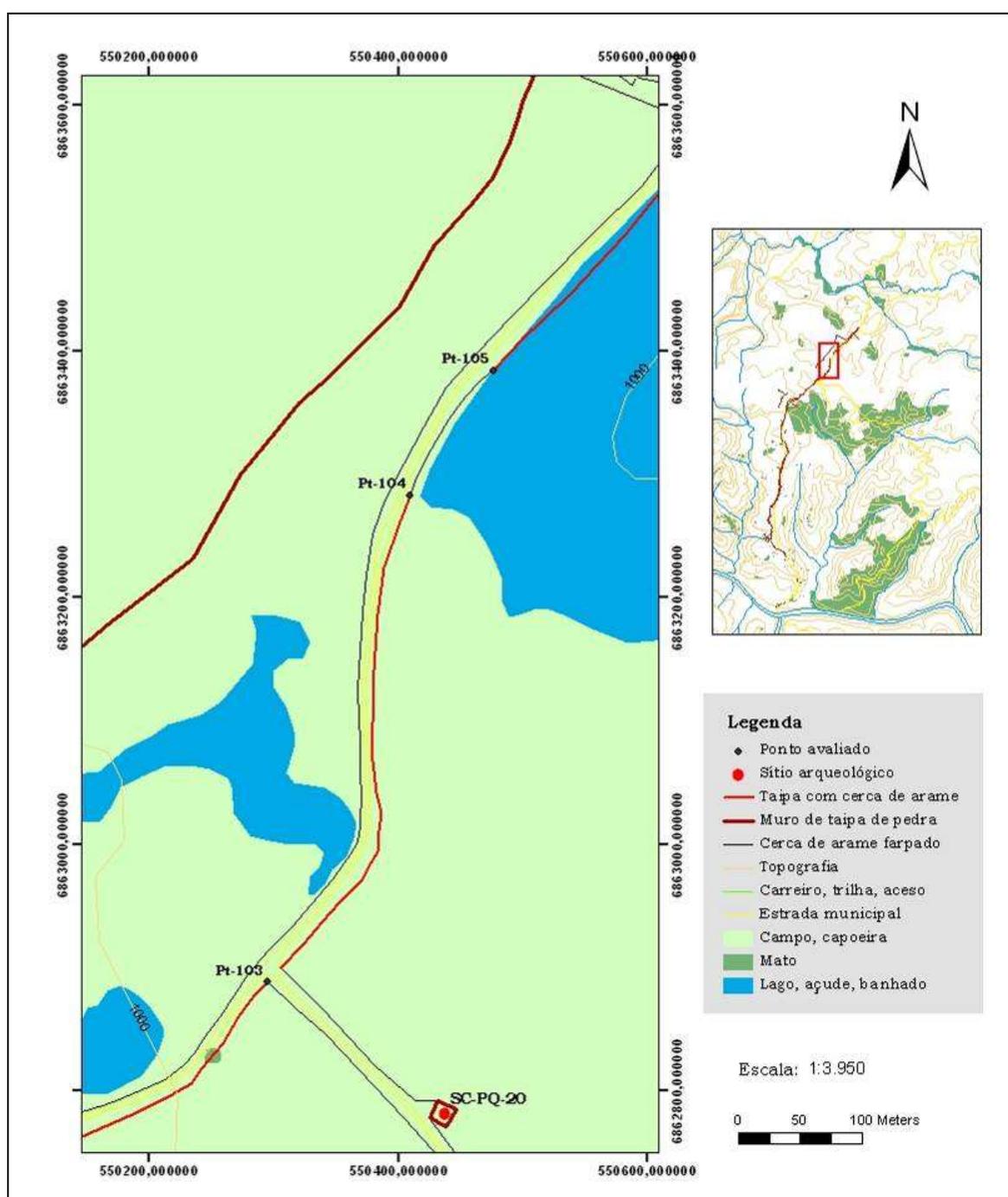


Figura 81 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-103 e pt-105
Fonte: A autora (2008).

A estrada nova também é o atual acesso ao “Cemitério Guarda-Mor”¹⁶⁹ (SC-PQ-20).

Outra interrupção de 124 m de extensão no muro dessa margem foi registrada à beira de uma área de brejo (pt-104 e pt-105). A taipa é bastante baixa nesse trecho, e, portanto, apresenta moirões e cerca de arame farpado (ver figura 82c). Essa taipa tem um aspecto construtivo mais simples e não a robustez verificada em outros trechos.



Figura 82 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-103 e pt-104: a) cruzamento de estradas (pt-103); b) base da taipa que foi desmontada quando da abertura da estrada nova; c) Trecho de muro de taipa na margem direita
Fotos: A autora. Data: 05/02/2008.

É interessante observar na paisagem dos dois últimos segmentos (ver figuras 79 e 81) que o muro de taipa e a estrada atual contornam uma área de banhados e

¹⁶⁹ O “Cemitério Guarda-Mor” (SC-PQ-20) foi cadastrado em 2004. Trata-se de uma área cercada de taipa de pedra com uma área de 245,70 m², com forma quadrangular, instalado sobre topo de colina, distante cerca de 170 m do corredor do Caminho das Tropas. As sepulturas deste cemitério datam de meados do século XVIII até 1977, última data de sepultamento segundo o registro nas lápides. Possui 25 sepulturas registradas na data de seu cadastro, em novembro de 2007.

brejos, “passando sempre entre eles”, nas suas bordas.

Observando o mapa em menor escala, pôde-se verificar que tais áreas poderiam ter sido evitadas, caso fosse o objetivo, cruzando em área mais elevada do terreno. Mas a impressão que se tem é que as regiões brejosas foram buscadas e aproveitadas, o que não seria difícil de entender, pois representam fonte de água para as tropas de animais e, portanto, locais importantes durante a jornada pelo Caminho das Tropas.

O próximo subtrecho estudado, entre os pontos pt-106 e pt-110 (ver figura 83), apresenta-se com corredor, depois de vários quilômetros com muros de pedra em somente uma das margens.

Inicia na margem esquerda com um vértice formado pelo muro perpendicular (pt-106) e o muro de taipa do corredor (ver figuras 84a e b). O muro perpendicular constitui divisa de propriedades, situado junto do Piquete Santa Rita. É interessante a observação realizada em campo, que tanto o muro perpendicular quanto a taipa do corredor formam uma só construção, sem emendas, com encaixes entre uma e outra taipa, ou seja, foram construídas ao mesmo tempo.

Na margem direita foram registrados três pontos:

a) um muro perpendicular ao corredor, provavelmente uma divisa de propriedade (pt-108). Percebe-se que foi construtivamente realizado encostando-se à lateral do corredor, não havendo um encaixe entre os dois, o que indica que o muro perpendicular foi construído após o corredor e partindo deste;

b) uma interrupção no corredor para a porteira (pt-110) de acesso à Fazenda Carazinho;

c) uma provável modificação realizada no traçado do corredor na forma de um alargamento de sua área interna (pt-109), como pode ser visualizado na imagem de satélite (ver figura 84c). Conforme o mapa (ver figura 83), pôde-se observar que se fosse traçada uma linha reta a partir do pt-109, seria projetado o muro perfeitamente na continuação dessa taipa ao final da área alargada.

A hipótese de modificação do corredor pode ser argumentada pelo ângulo que o muro da margem direita faz (ver figura 84e) e pela construção feita sobre grandes blocos existentes no local. Além disso, há moirões de cerca de arame farpado perfeitamente instalados dentro da taipa. Os blocos possuem tamanho maior que a largura da taipa, com dimensões em média de 80 cm de altura, tendo assim uma de suas faces projetada para fora do muro (ver figura 84f).

O local é explorado atualmente como uma espécie de “pedreira”, formado por uma pequena elevação, da qual ainda resta uma parte como testemunho de onde é

retirado material para aterramento de estradas e outras atividades (ver figura 84d).

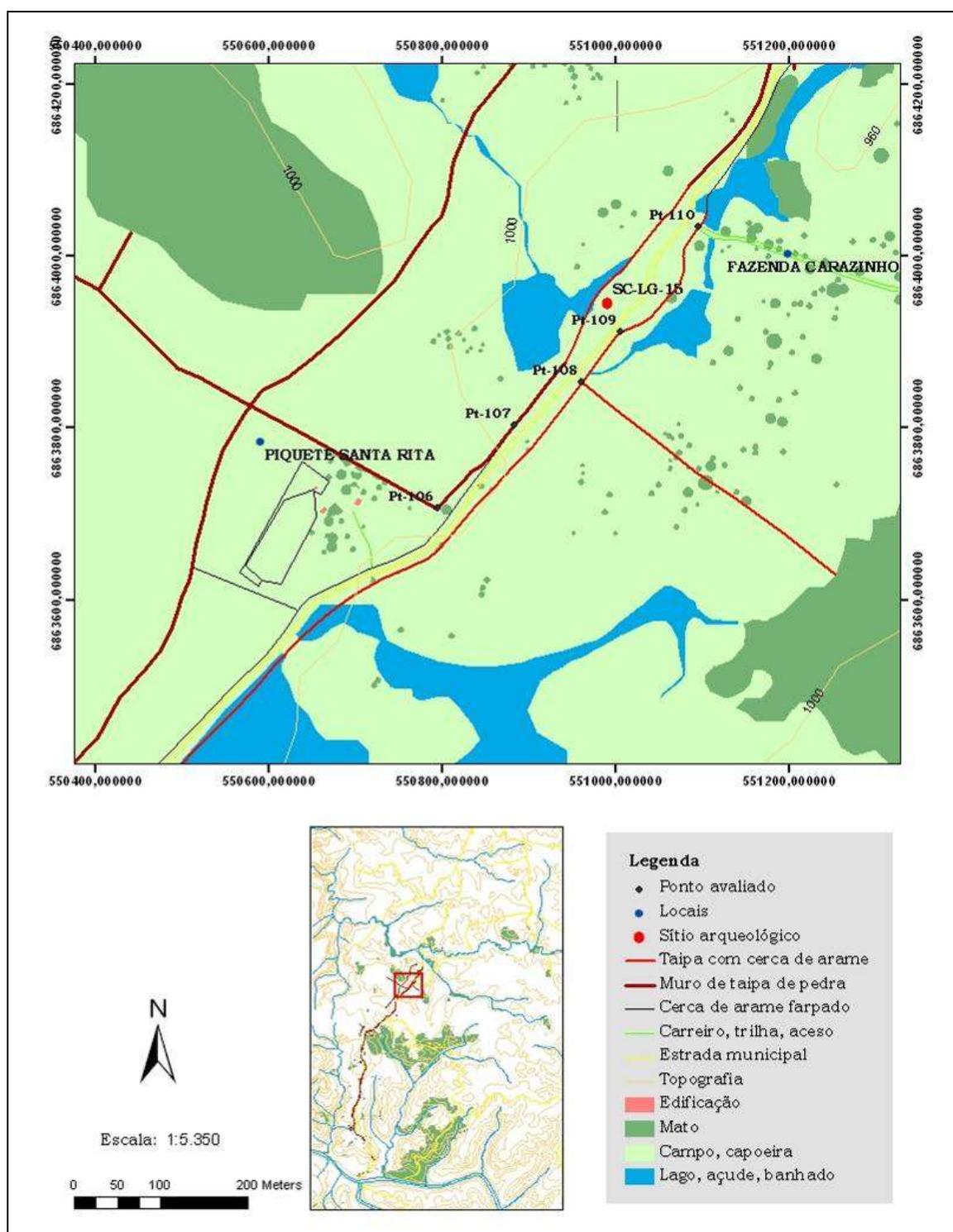


Figura 83 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-106 e pt-110
Fonte: A autora (2008).

Portanto, para melhor aproveitamento desta matéria-prima, foi necessário ampliar a área de captação, deslocando o muro do corredor mais para a direita, pois, caso fosse reto, como se imagina que ele seria nesse local, o morro de onde é

retirado o material de aterro seria limítrofe ao corredor e não dentro do mesmo.



Figura 84 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-106 e pt-109: a-b) vértice junto ao corredor (pt-106); c) imagem de satélite da área alargada usada como pedreira; d) alargamento do corredor; e) ângulo de abertura do muro de taipa (pt-109); f) grandes blocos de rocha salientes na taipa

Fotos: a-b) Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008; c) *Google Earth* (DIGITAL GLOBE, 2008); d-f) A autora. Data: 05/02/2008.

Nessa área, atualmente alargada, havia uma moradia instalada dentro da servidão do corredor, na margem esquerda da estrada municipal. Os vestígios da moradia foram registrados como o sítio arqueológico “Tapera da Pedreira”¹⁷⁰ (SC-LG-15).

O subtrecho seguinte ilustrado no mapa (figura 85), entre os pontos pt-111 e pt-129, apresenta um segmento do Caminho que atravessa dois cursos de água. Trata-se dos arroios Carazinho e Cará.

Na margem esquerda, ocorre nesse trecho a modificação na aparência da taipa com melhor acabamento e melhor alinhamento dos blocos (ver figura 86a) e, portanto, sem a necessidade do uso de cerca de arame.

A margem direita desse segmento segue com um trecho longo sem muro de taipa de pedra e com um pequeno trecho isolado (entre o pt-112 e 113), costeando uma grande área brejosa. A delimitação entre a estrada municipal e o muro de taipa é realizada por uma cerca de arame instalada dentro do corredor, que em determinados momentos, une-se a taipa (ver figura 86b) construída com blocos rochosos com placas horizontais (ver figura 86c). Nessa área, em função das condições alagadiças de uma planície inundável, não foi possível checar melhor o local.

No ponto de travessia do arroio Carazinho, no que tange à margem esquerda, o muro de taipa foi construído até a margem do rio, delimitando e fechando a área de travessia.

Após a travessia do arroio Carazinho, na margem direita, o muro de taipa vai iniciar somente em um vértice (pt-117) formado com um muro perpendicular à estrada, com apenas 3 m de extensão. A partir desse ponto, o muro segue paralelamente à estrada, delimitando o caminho em uma área de encosta em aclave.

Num pequeno trecho de taipa (pt-121), com aproximadamente 33 m de extensão, em que há cerca de arame farpado instalado sobre a taipa, foram identificados os remanescentes de uma moradia construída no interior do corredor, registrada como “Tapera do Tanque”¹⁷¹ (SC-LG-17).

¹⁷⁰ O sítio arqueológico “Tapera da Pedreira” (SC-GG-15) trata-se de uma unidade residencial. Há vestígios remanescentes de cepos de madeira enfileirados, sobre os quais a moradia estava instalada. A cultura material (vidros, telha, plástico, metal) abandonada no local sugere que a mesma seja datada dos últimos 30 anos.

¹⁷¹ O sítio arqueológico “Tapera do Tanque” (SC-LG-17) caracteriza-se por remanescentes de uma unidade residencial recentemente abandonada, pela quantidade e o tipo de material deixado: garrafa *pet* e de vidro, roupas, calçados, latas, colchão, pneu, ossos, embalagens plásticas, tanque de cimento, brinquedos, etc. Observam-se os cepos de madeira dos pilares da fundação de sustentação do chalé e parte do material construtivo empregado (telhas, tábuas de madeira). Segundo informação oral de

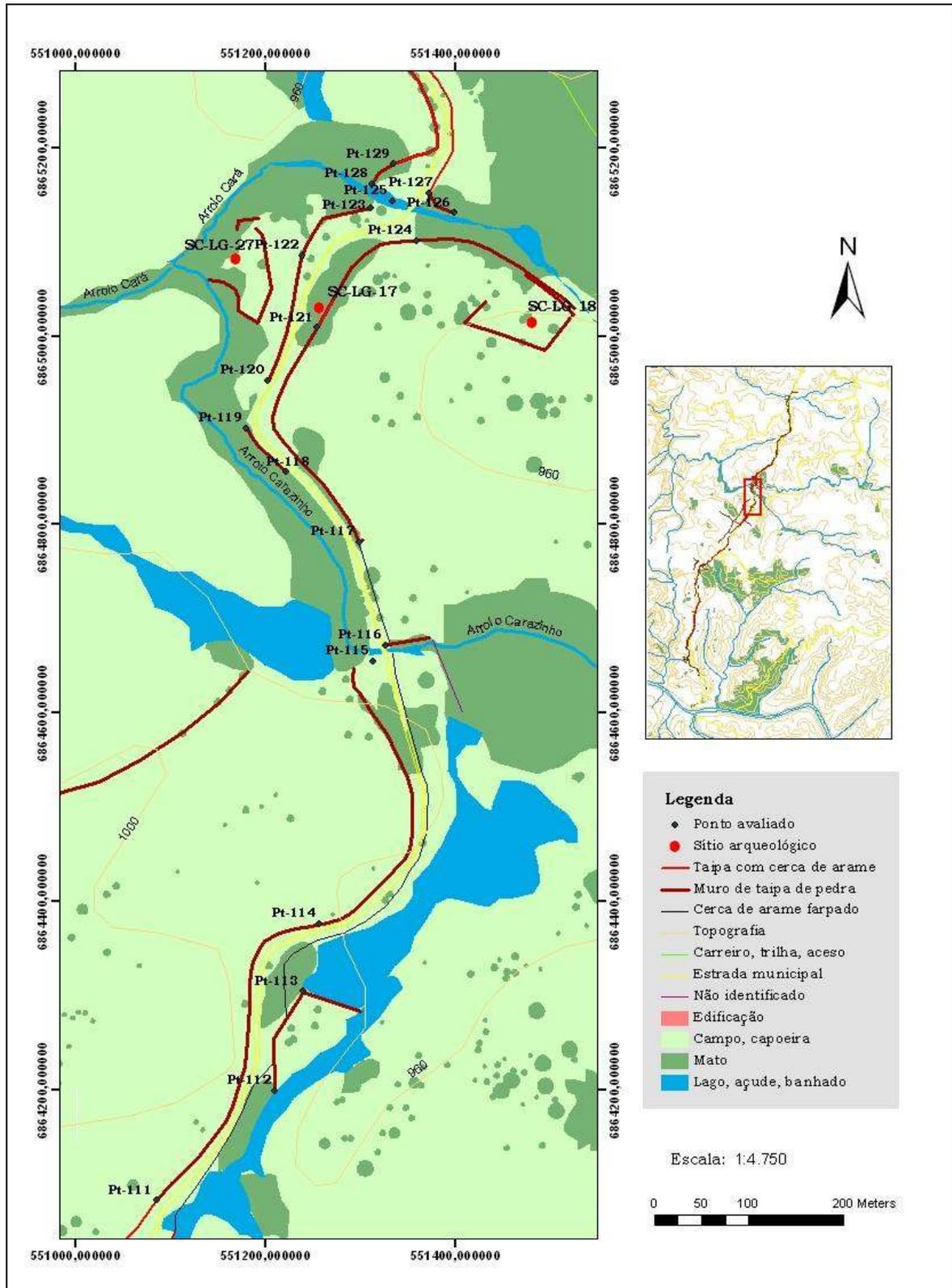


Figura 85 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-111 e pt-129
 Fonte: A autora (2008).

moradores locais, a residência foi destruída num vendaval.

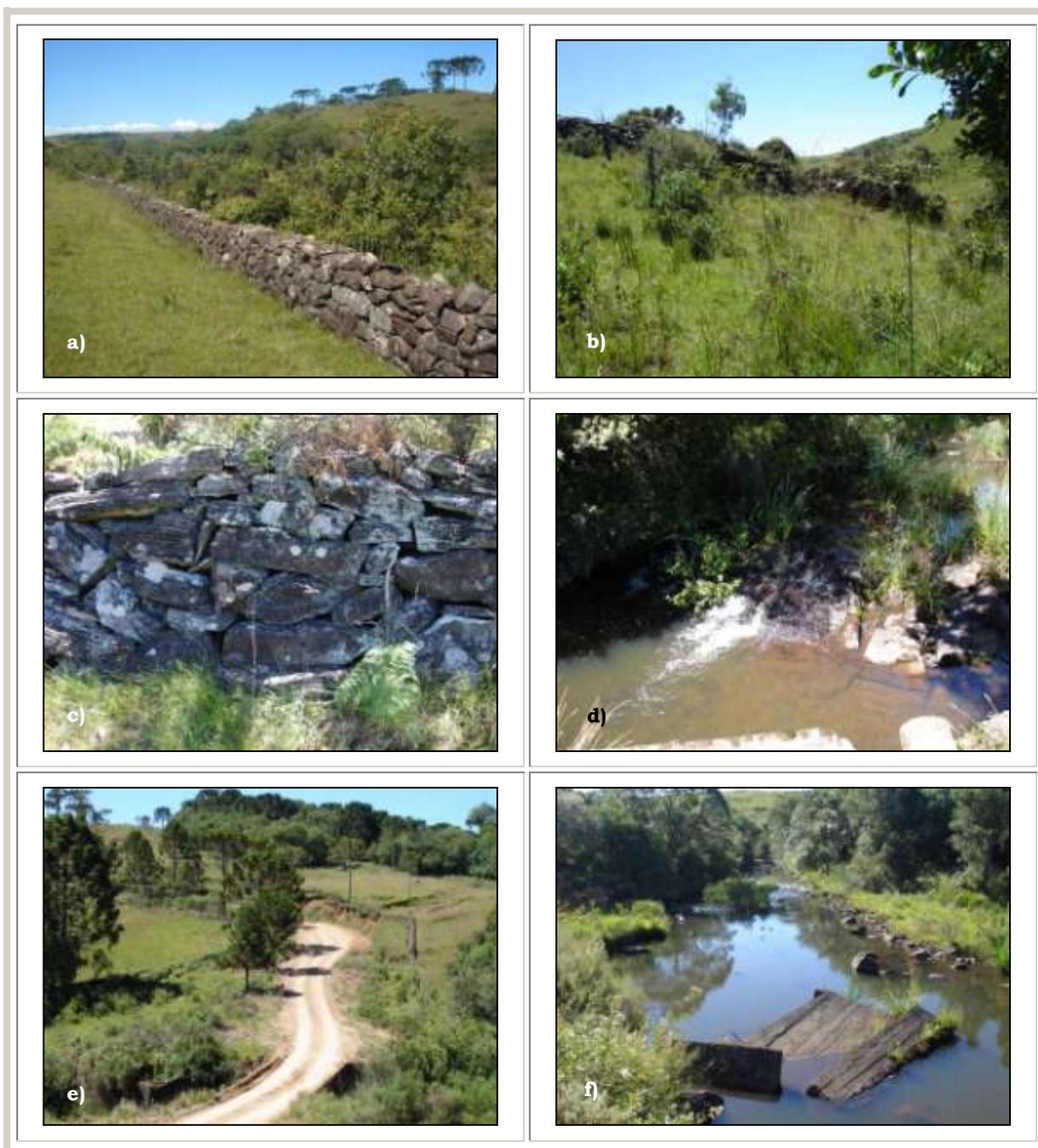


Figura 86 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-112 e pt-125: a) taipa com excelente alinhamento dos blocos rochosos; b) cerca dentro do corredor (pt-112); c) taipa construída com blocos em placas horizontais; d) travessia do arroio Carazinho (pt-116); e) curva no corredor, para a travessia do arroio Cará; f) área de travessia do arroio Cará (pt-125)
Fotos: a) Adelson André Brüggemann; b-f) A autora. Data: 05/02/2008.

Pela margem esquerda, o Caminho é delimitado naturalmente pela margem do arroio Carazinho até o ponto em que começa a se distanciar e formar uma planície (pt-118). O trecho de muro prossegue por aproximadamente 60 m de extensão, em área encoberta de mata ombrófila, desaparecendo em determinado segmento (pt-119) e reiniciando em outro (pt-120).

Na sequência, a taipa continua na margem esquerda por cerca de 230 m até chegar à margem do arroio Cará (pt-123), tendo uma interrupção devido a uma porteira instalada (pt-122). Na planície, às margens desse curso de água e da foz do arroio Carazinho, há um conjunto de taipas que formam uma área cercada, cuja função não foi identificada. A área entaipada foi registrada como sítio arqueológico “Mangueira do Arroio Cará”¹⁷² (SC-LG-27).

O muro de taipa do corredor segue na margem direita até se aproximar da margem do arroio Cará, fazendo uma curva acentuada para a direita, tendo uma porteira (pt-124) que dá acesso aos remanescentes de uma unidade residencial, registrada como “Tapera do Arroio Cará”¹⁷³ (SC-LG-18).

Após a travessia do arroio Cará, a taipa da margem direita continua na outra margem do arroio (pt-126), seguindo um trecho costeando o curso de água e depois mudando o rumo do sentido sudeste para nordeste (pt-127). A partir desse ponto, a taipa segue com cerca de arame farpado em longo trecho de aclave. Na margem esquerda ocorre o mesmo: inicia-se com taipa (pt-128) e segue com cerca de arame (pt-129).

Após a travessia desse arroio, o segmento seguinte do corredor é marcado por um longo trecho de aclave em encosta com 600 m de extensão, até alcançar um novo platô com 1017 m de altitude (ver figura 87). A variação altimétrica é de 50 m. O Caminho segue no sentido norte e noroeste e, na sequência, possui duas curvas em forma de “cotovelo”, em ângulo fechado, mudando o sentido de noroeste para leste e logo após para nordeste.

A primeira curva (pt-130), para a direita, tem um ângulo mais fechado no muro da margem direita, formado por dois vértices, e mais aberto na margem esquerda (ver figura 89a).

A segunda curva (pt-132), para a esquerda, tem um ângulo de 90° na taipa da margem direita e menos pronunciada na margem esquerda, formada por dois

¹⁷² O sítio arqueológico “Mangueira do arroio Cará” (SC-LG-27) é formado por uma área cercada com muro de taipa de pedra, com formato disforme, tendo como limite noroeste a margem do arroio Cará. Trata-se de uma espécie de curral, sem vestígios da existência de outra edificação no local.

¹⁷³ A “Tapera do Arroio Cará” (SC-LG-18) é um sítio formado pelo conjunto de mangueiras, taipas, áreas em terraplenos, muros de arrimos, sistema de drenagem e vestígios de uma estrutura habitacional. A estrutura possui um muro de taipa com terrapleno, costeando o arroio Cará e um ponto de travessia neste arroio. Há vários drenos construídos em pedra na parte mais baixa para o sistema de drenagem. Conforme informação oral, trata-se de uma antiga moradia. Há taipas com diversas dimensões, sendo a mais alta com 1,50 m e a média com 1 m e 0,50 m de largura superior. Não se observou materiais de uso doméstico. Há a presença de cepos de madeira, terraplenos com muro de arrimo, drenos, valas de dreno, cepo vertical com seis furos, provavelmente, para a porteira. Possui uma área total de 9.152 m².

vértices (ver figura 89b).

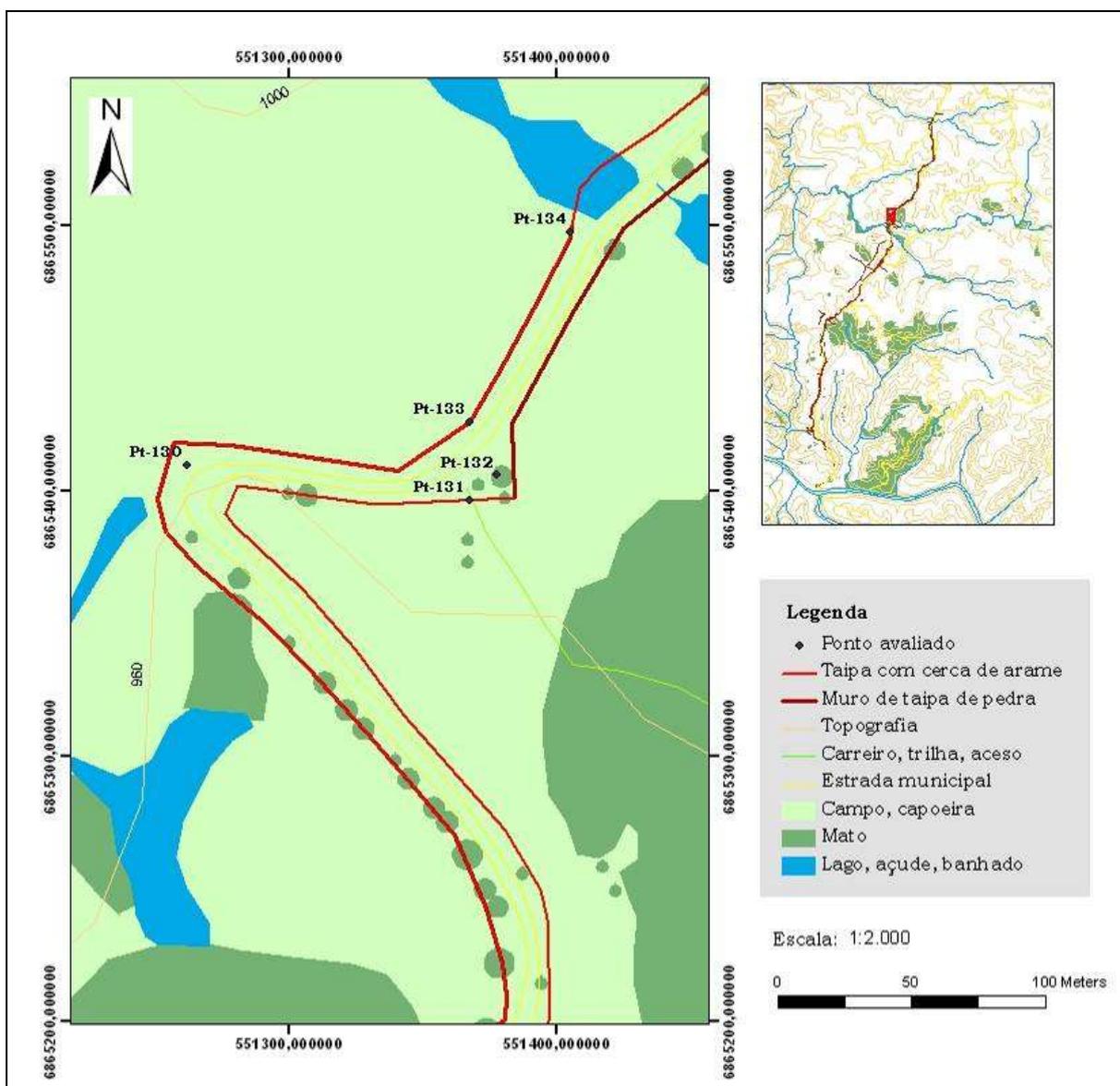


Figura 87 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-130 e pt-135
Fonte: A autora (2008).

Na interrupção do corredor (pt-131), justamente na segunda curva (ver figura 89c), há um caminho que segue até a margem do arroio Cará, tendo outra travessia nesse curso hidrográfico junto da unidade residencial registrada como o sítio arqueológico “Tapera do Arroio Cará” (SC-LG-18). Nesse trecho, foi identificada uma modificação na taipa, (pt-133) tratando-se de um ponto de desvio (ver figura 89d).

Na sequência, entre os pt-136 e pt-141, o segmento do corredor continua em um amplo platô estendido, com altitude média de 1.000 m e áreas de banhado nas suas margens, onde foram encontrados alguns dispositivos de drenagem instalados

ao longo dessa porção do Caminho (ver figura 88).

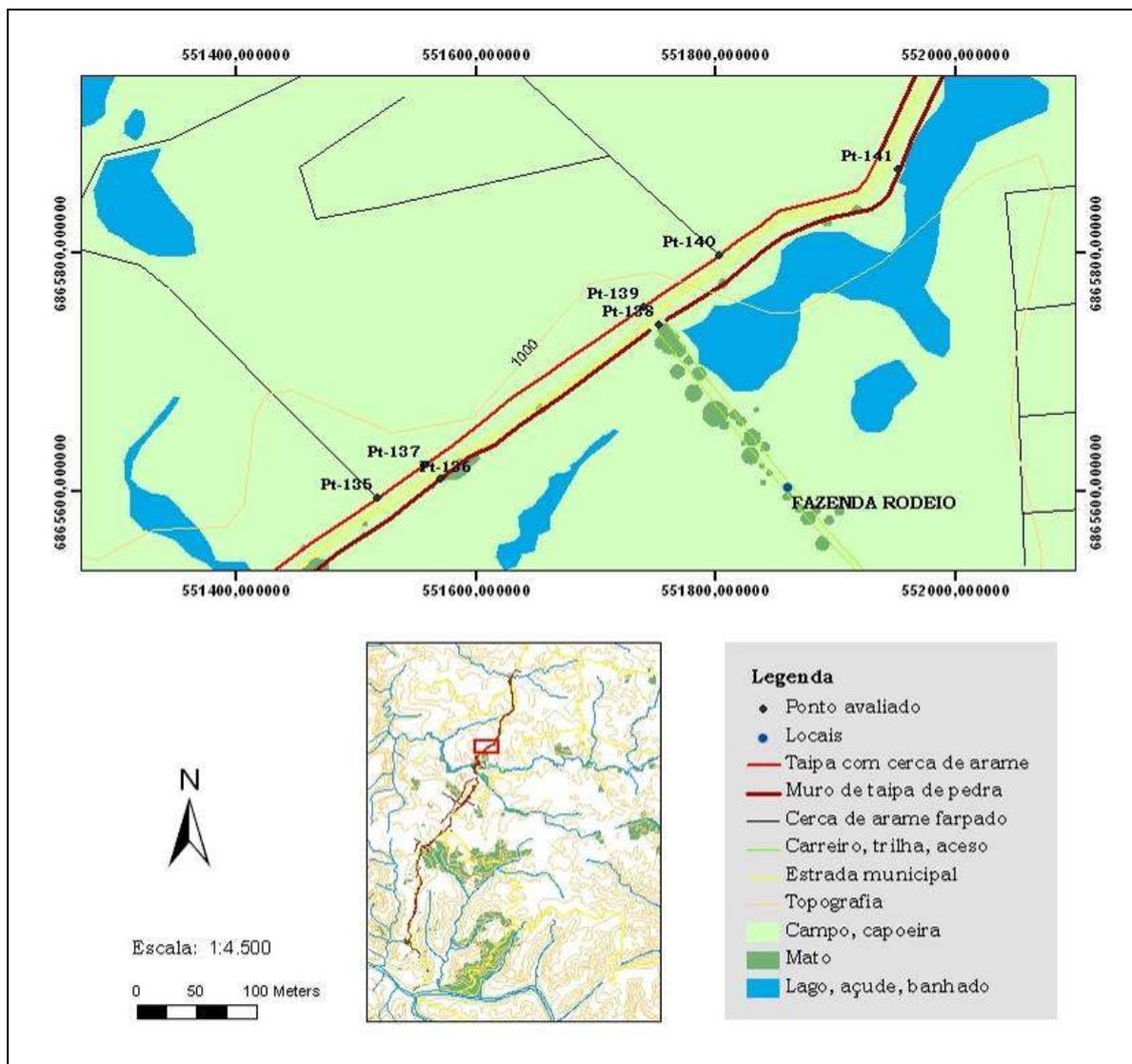


Figura 88 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-136 e pt-141
Fonte: A autora (2008).

No pt-136, foi identificado um sistema de drenagem formado por um dreno construído no muro da taipa e por uma vala perpendicular na margem direita. O dreno foi construído na taipa com uma rocha alongada, sustentando o muro e permitindo a abertura na base (ver figura 89e). Junto desse ponto, há um patamar construído com um muro de arrimo para contenção, com aproximadamente 20 m de extensão (ver figura 89f).



Figura 89 - Registro fotográfico do subtrecho A5 entre os pontos pt-130 e pt-136: a) primeira curva fechada (pt-130); b) segunda curva fechada (pt-132); c) porteira (pt-131); d) trecho de desvio da taipa (pt-133); e) sistema de drenagem (pt-136); f) muro de arrimo construído

Fotos: a,d) Adelson André Brüggemann; b-c, e-f) A autora. Data: 05/02/2008.

Outra vala de drenagem (pt-137) perpendicular à taipa foi registrada na margem esquerda. Há um dreno construído com uma abertura simples na taipa por

onde corre a água. Juntamente com o ponto anterior, formaria um sistema de drenagem integrado que atravessa o corredor, da esquerda para a direita, evitando o acúmulo de água no seu interior.

Esse sistema de drenagem instalado em ambas as margens de taipa do corredor, justifica-se em razão da topografia da área, onde a taipa da margem esquerda está mais elevada que a da margem direita e o conjunto encontra-se em meia encosta, ou seja, a encosta que drena no sentido noroeste (encosta superior) para sudeste (encosta inferior). Nesse contexto, as águas escoam passando pelo corredor.

Os demais pontos registrados nesse segmento referem-se às instalações de cercas perpendiculares ao corredor (pt-135 e pt-140), interrupções devidas às porteiros (pt-138 e pt-139) e final de trecho de taipa com cerca de arame (pt-141).

No subtrecho seguinte, do pt-142 ao pt-151 (ver figura 90), o corredor do Caminho das Tropas segue com muros de taipa de pedra paralelos em ambas as margens, com dois pontos de drenagem caracterizados pela instalação de drenos na base da taipa (pt-143 e pt-146).

O primeiro dreno (pt-143) tem forma irregular, como se alguns blocos tivessem sido tirados da taipa. Já o segundo dreno (pt-146) foi construído a partir de uma pedra longitudinal instalada na taipa, sustentando o muro e formando a abertura do dreno.

Vários pontos nesse segmento apresentaram interrupção devido à existência de porteira (pt-142), cerca de arame instalada na perpendicular em relação ao corredor (pt-145, pt-147 e 151) e outras não identificadas (pt-144, pt-148 e pt-149), além de um trecho de desvio da taipa, onde a mesma foi retificada (pt-150).

O corredor do subtrecho seguinte, entre os pt-152 e pt-161 (ver figura 91), margeia extensas áreas de banhado, sendo que o Caminho passa entre as mesmas. Da mesma forma que em outros segmentos, foram registrados drenos e valas de drenagem.

Foram registrados um dreno de forma irregular (pt-152) e outro com vala perpendicular (pt-159). Este foi construído com uma pedra alongada na horizontal, sustentando o muro de taipa e permitindo o espaço vazado na base da taipa. Possui formato quadrangular. Um terceiro dreno (pt-161) foi registrado com características semelhantes ao anteriormente descrito.

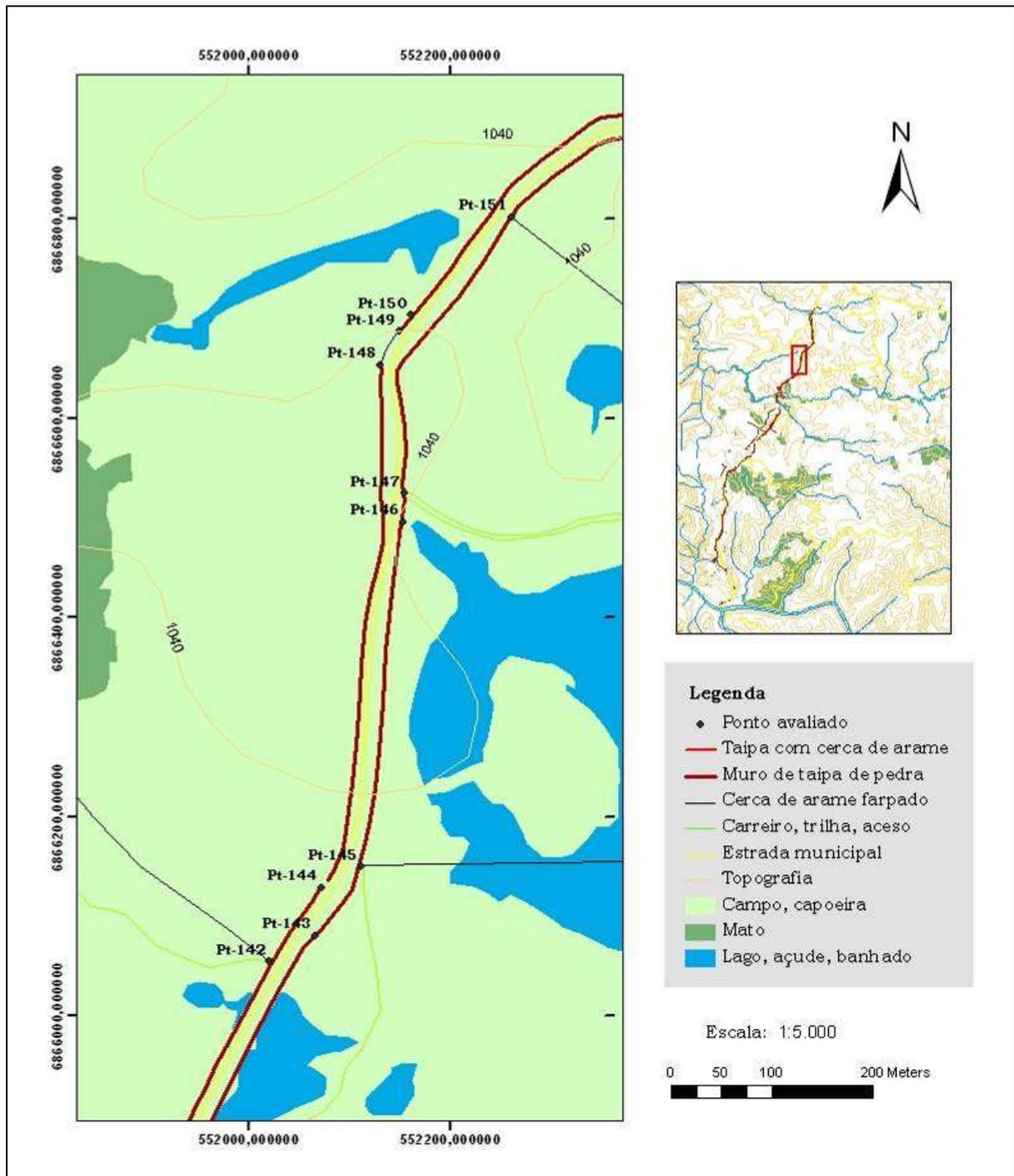


Figura 90 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-142 e pt-151
 Fonte: A autora (2008).

Observou-se um trecho de desvio da taipa (pt-154 e 155) e reconstrução da mesma, em consequência do desmoronamento da taipa antiga. Em outro ponto, há um trecho de taipa soterrada (pt-157 e pt-158), com apenas 20 cm acima do nível do terreno. Trata-se de área na margem esquerda, mais baixa que a estrada municipal. Percebe-se que o local foi aterrado por deposicionamento natural de solo devido à movimentação por erosão. Neste trecho, foi instalada uma cerca de arame

farpado para compensar a pouca altura no muro.

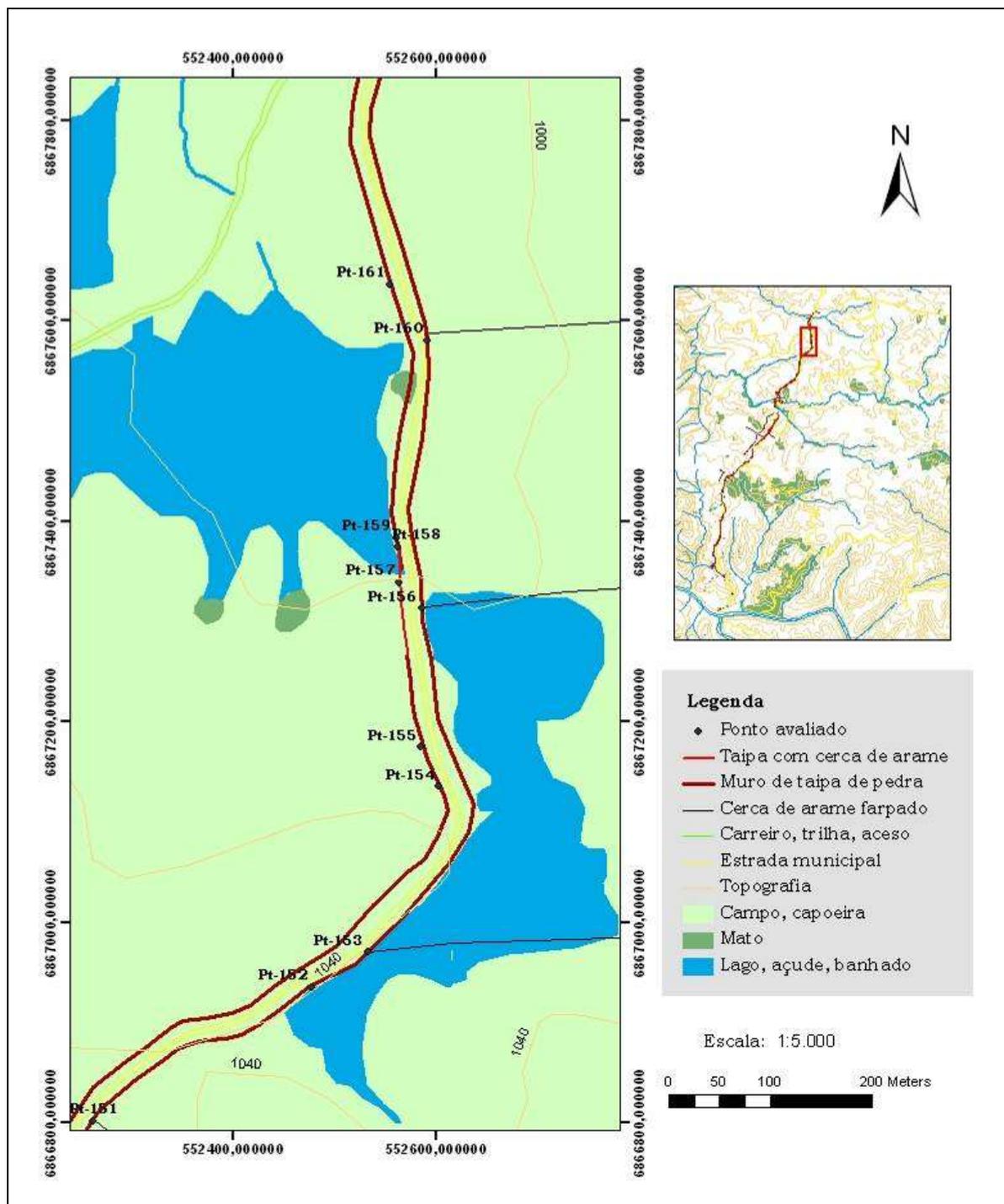


Figura 91 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-152 e pt-161
Fonte: A autora (2008).

O último segmento do trecho A finaliza com a análise da outra área alargada do Caminho das Tropas, no local conhecido como “O Bodegão” (pt-163). Trata-se de uma área situada em um extenso platô, circundado por colinas suaves (ver figuras 93a e b).

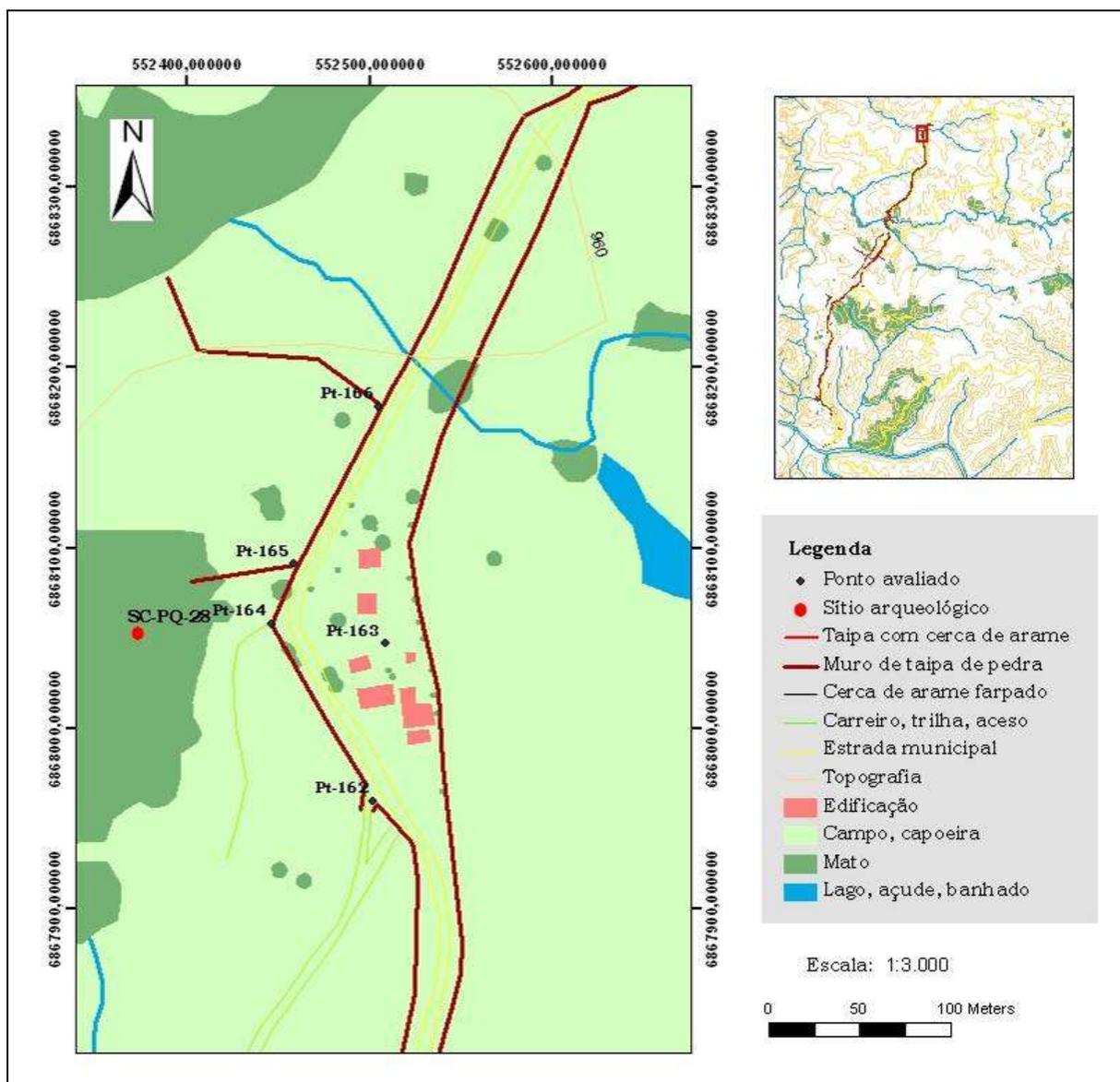


Figura 92 - Mapa dos pontos avaliados no subtrecho A5 entre os pontos pt-162 e pt-165
Fonte: A autora (2008).

A hipótese mais plausível para essa área de alargamento seria a de um local de pouso, ou seja, acampamento de descanso da tropa, uma vez que do rio Pelotas até este local são quase 14 km de marcha.

Ao ultrapassar a área mais alargada do corredor, o Caminho percorre uma área em declive em direção a uma pequena bacia hidrográfica de um córrego. Logo após, o corredor inicia a subida da encosta. Esse córrego poderia servir de aguada para os animais e tropeiros, requisito fundamental para um pouso.



Figura 93 - Registro fotográfico do ponto pt-166: a-b) vista panorâmica e detalhe da aérea alargada do corredor no Bodegão; c) estrada municipal e acesso secundário no interior do corredor; d) interior da área alargada com edificações

Fotos: A autora. Data: a-b) 17/11/2007; c-d) 22/04/2008.

Atualmente, a área é uma faixa de servidão pública ocupada por alguns moradores e por dispositivos públicos da Prefeitura Municipal de Lages, onde estão construídas várias edificações, como um armazém, casas e uma escola.

Nessa área foram registrados ainda quatro pontos de interferência no corredor:

a) Uma abertura composta de porteira e mata-burro (pt-162), com 14 m de extensão, realizada no corredor para dar acesso a várias propriedades (Fazenda Guarda-Mor, Fazenda Rincão, Fazenda São João do Cedro, etc.). É possível que já existisse um acesso a essa área quando da construção do corredor, pois nessa região localiza-se uma das fazendas mais antigas, a Fazenda Guarda-Mor, ou o acesso era feito por outro ponto. Contudo, a abertura deveria ser de menor proporções e teve sua extensão alargada para a passagem de veículos de rodagem, o que deve ter descaracterizado o local. Portanto, é bastante difícil identificar como era o local anteriormente;

b) Uma porteira (pt-164) instalada no corredor de acesso a uma invernada,

que dá acesso também aos remanescentes arqueológicos do sítio “Tapera da Dona Clara”¹⁷⁴ (SC-PQ-28) situado num capão de araucária;

c e d) Muros de taipa perpendiculares ao corredor (pt-165 e pt-166).

4. 1. 6 Avaliação e considerações do Trecho A

No trecho A, que perfaz 13.950 m de extensão entre a margem direita do rio Pelotas e a localidade do Bodegão, foi analisado um total de 166 pontos e foram registrados 18 sítios arqueológicos ao longo desse segmento.

Pode-se dizer que, dos trechos pesquisados para este trabalho, o trecho A é um dos mais ricos em termos de ocorrências arqueológicas ao longo do Caminho das Tropas, pois foram cadastrados diversos sítios arqueológicos (cemitérios, mangueiras, taperas) e estruturas viárias, construídas ou não (drenos, valas, sendas, arrimo, corredor).

Além disso, há o fato de se registrar a existência das estruturas do Caminho utilizadas originalmente pelos tropeiros e que na atualidade estão em completo abandono, no trecho inicial entre o rio Pelotas e o planalto (subtrecho A1 até A4).

Este foi, sem dúvida alguma, um dos pontos altos desta pesquisa, pois se redescobriu o traçado original utilizado nos séculos anteriores e que se encontrava “esquecido”, mas que graças ao acesso e utilização de ferramentas tecnológicas da atualidade, que auxiliaram a detectar as marcas antrópicas na paisagem, permitindo que sua existência fosse novamente percebida e estudada.

No subtrecho A5 houve uma grande quantidade de sítios arqueológicos registrados, de unidades residenciais a equipamentos públicos (cemitério), assim como unidades comerciais e produtivas (armazém, serraria).

Dos 18 sítios, pelo menos dez são estruturas habitacionais. Este dado indica que a área era muito mais habitada em suas margens e que deveria ter um fluxo maior de pessoas e coisas, principalmente durante o período do tropeirismo. Os moradores locais comentam que muitas pessoas moravam na região, mas quando as tropas pararam de passar a região foi se esvaziando.

¹⁷⁴ O sítio arqueológico “Tapera da Dona Clara” (SC-PQ-28) trata-se de remanescentes de uma estrutura complexa de uma provável sede de fazenda. É formada por áreas em terraços, provavelmente pisos de residências e/ou outra estrutura, como galpão, fundações de edificações e áreas entaipadas como mangueiras e currais. Algumas dessas mangueiras estão desmoronadas. O local é conhecido pela população como a antiga tapera pertencente à Dona Clara. Há um grande bloco rochoso na parte frontal do terraço, com uma provável data: “ilegível 1871”. O material exposto em superfície foi vidro, faiança, fragmentos de telha e lítico.

Do total de sítios, pelo menos seis têm suas estruturas construídas anexadas ao muro de taipa de pedra do corredor, inclusive usando-o como uma das paredes da mangueira, por exemplo. Esta informação sugere que os sítios tenham sido instalados após a construção do corredor.

Foram registradas três unidades habitacionais situadas dentro do corredor. Estas são mais recentes, datadas, pela avaliação da cultura material (objetos domésticos e construtivos) abandonadas no local, como sendo dos últimos 30 anos. As taperas, localizadas na servidão do corredor, indicam uma ocupação do espaço público num tempo em que os corredores não estavam mais sendo usados para o trânsito de animais, ou seja, nos últimos 50 anos.

Este fenômeno de ocupação das áreas vagas dentro do corredor, à margem da estrada municipal, ainda pode ser observado no percurso desse trecho em pelo menos dois outros locais: a) o alargamento no pt-86 (duas habitações); e b) no pt-163 (diversas edificações privadas e públicas). Este dado indica que, além das grandes fazendas e proprietários, havia uma população à margem do processo de ocupação das terras, que se instalou nas servidões públicas do antigo Caminho.

Avaliando os segmentos percorridos do trecho A e as subdivisões feitas em subtrechos, pode-se tecer algumas considerações entre o uso de ferramentas de análise da paisagem para identificação e o registro de estruturas do Caminho e a sua aplicabilidade no levantamento arqueológico em campo.

O subtrecho A1, por ser uma encosta florestada na barranca do rio, não permitiu o uso da imagem de satélite. As estruturas das sendas estão completamente encobertas pela vegetação, não sendo, portanto, possível visualizá-las. Também não se constatou diferença marcante na textura da vegetação para estudar o seu traçado na imagem de satélite.

A vegetação do tipo mata ombrófila encobre toda a senda, reduzindo a claridade e não permitindo a sua visualização em imagens de satélite. Isto provocou o aumento na margem de erro do receptor de GPS e a dificuldade na precisão dos dados coletados nesse trecho.

No subtrecho A2, não foi possível visualizar nenhum tipo de estrutura construída ou registrada no levantamento da imagem de satélite. O reflorestamento natural desse trecho de corredor, a ponto de cobri-lo novamente, indica há quanto tempo o mesmo não foi mais usado.

No subtrecho A3a, no que tange ao segmento das sendas, elas também não são identificadas na imagem de satélite. Visualizam-se claramente todas as estruturas em elevação, a partir da curva, que estão em áreas de vegetação mais

baixas ou campo aberto, que são os muros de taipa, o alinhamento de blocos rochosos, o amontoamento destes e o corte de barranco.

O outro subtrecho A3b pode ser todo visualizado em imagem de satélite, ficando bastante nítida a senda inicial, por ser profunda, assim como o leito de estrada.

Os segmentos de caminho em encosta, como os subtrechos A1, A2 e A3, estão instalados entre vertentes de água. Seu traçado não atravessa nenhum curso hidrográfico. Pelo contrário, passa geralmente no divisor de água entre eles. Isto demonstra o quanto os responsáveis por determinar o percurso conheciam a hidrografia e o relevo buscando estrategicamente seguir em áreas menos íngremes e mais secas.

No subtrecho A4, o leito de estrada está delimitado por muro de arrimo e corte de barranco, estruturas não identificadas nas imagens aéreas, mas visualizadas formando “linhas” cortando a paisagem nessas imagens. Assim foi necessário checar em campo a sua identificação.

Por fim, o subtrecho A5. O mais extenso e com as mesmas características de implantação de corredor ou muro de taipa em uma margem com leito da estrada municipal no seu interior. Percorre em geral áreas mais elevadas e aplainadas do planalto, ultrapassando diversos pequenos cursos de água e margeando propositalmente áreas alagadiças.

Quase todos os segmentos de corredores situam-se em área de campo aberto ou capoeira, facilitando o seu reconhecimento em imagens de satélite. Isto propiciou que os muros de taipa do corredor ou de mangueiras e sítios arqueológicos fossem desenhados em mapas.

Nesse trecho, dentre as estruturas registradas, além dos corredores extremante nítidos, destacam-se os vestígios de sistemas de drenagem e as áreas alargadas do corredor, formando espécies de “praças”. Estas estruturas viárias e as demais serão analisadas no capítulo a seguir.

Nas áreas abertas, foi possível visualizar quase todas as estruturas macro. O mesmo não se efetivou com as ocorrências menores, como drenos e muros de arrimo construídos na taipa. Mesmo as estruturas não construídas, como as sendas, profundas ou largas, podem ser visualizadas em imagens aéreas, desde que não estejam cobertas por vegetação. .

Dessa forma, a utilização da imagem de satélite aplicada à arqueologia auxiliou na localização das estruturas além dos corredores, contribuindo para mapear um contexto maior que o leito do Caminho. Todavia, faz-se necessário aliar

o uso dessa tecnologia à prospecção arqueológica de campo, para averiguar e identificar os vestígios *in loco*. As ferramentas tecnológicas auxiliam na pesquisa arqueológica, mas não substituem o trabalho em campo.

Da mesma forma, o uso de projeção em 3D do relevo e análise das condições ambientais, tais como inclinação, hidrografia e vegetação, auxiliam na compreensão e na formação da paisagem onde o Caminho das Tropas e os sítios arqueológicos estão inseridos, bem como no conhecimento sobre os processos pós-deposicionais, as alterações e/ou reutilizações que o Caminho passou ao longo de sua existência.

4. 2 TRECHO B: ENTRE A FAZENDA CIPÓ E A FAZENDA SÃO LUÍS

O trecho B, situado entre duas estradas, ambas de acesso à Comunidade de São Jorge, localiza-se entre a entrada das sedes das fazendas Cipó e São Luís. Este segmento foi percorrido no sentido sudeste – noroeste, ou seja, da Fazenda Cipó em direção à Fazenda São Luís. O trecho possui 4.089 m de extensão total.

Ao observar o mapa “São Sebastião do Arvoredo” (DSG, 1979), o trecho aparece representado como duas linhas paralelas contínuas, simbolizando uma estrada não pavimentada denominada na legenda de “rodovia transitável em tempo bom e seco, revestimento solto”, apresentando a mesma feição simbólica das demais estradas de rodagens atualmente trafegadas na região (ver figura 94). Esta classificação, segundo o mapa, diferencia-se do denominado caminho ou trilho.

Entretanto, essa representação não reflete a situação atual do trecho. Assim, não se descarta a hipótese de que esse trecho poderia ter sido usado para a passagem de veículos ou carroças. Porém, não foi identificado leito de estrada e/ou corte de barranco que pudesse indicar isso. Pelo contrário, foram registrados locais que seriam de difícil passagem, como áreas úmidas de atoleiros e área de mato fechado dentro do corredor.

Além disso, para cruzar o rio Penteado, não há qualquer dispositivo de travessia como, por exemplo, ponte. E este só poderia ser vencido em períodos secos com nível baixo, devido à forte correnteza existente no passo. Segundo informação oral de um morador local, foi indicado que a travessia em tempos secos é realizada com água na “altura do joelho”.

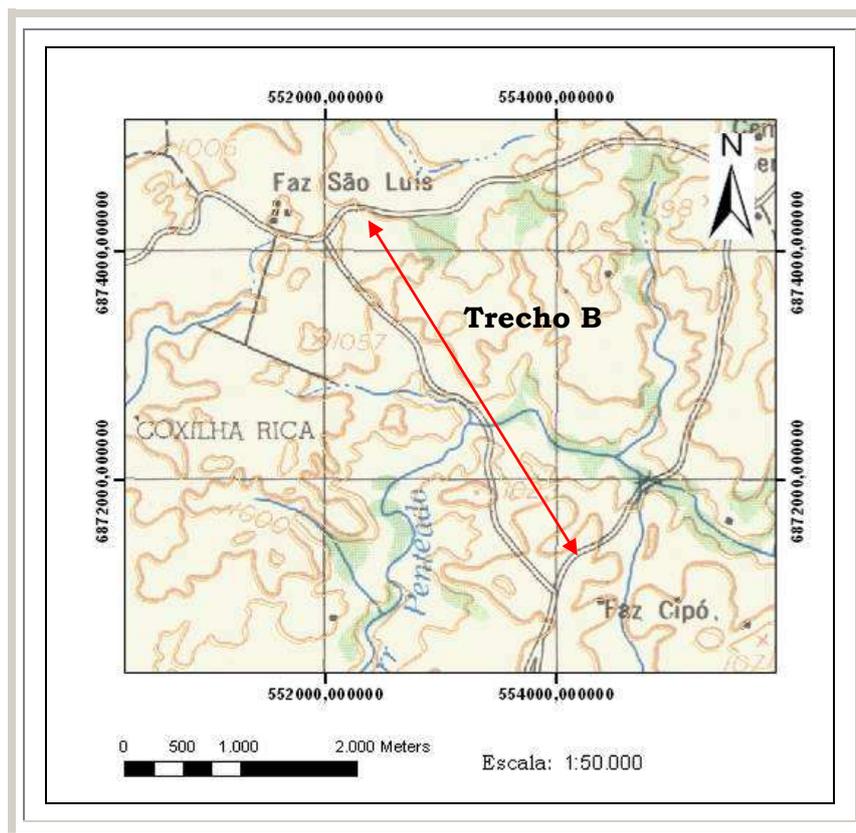


Figura 94 - Detalhe do mapa “São Sebastião do Arvoredo” apresentando o trecho B entre as fazendas Cipó e São Luís
 Fonte: DSG (1974). Arte gráfica: A autora (2008).

No mapa “Caminho das Tropas”, elaborado pelo projeto “Projeto de Pesquisa Caminho das Tropas – Trajeto Cajuru / Passo Santa Vitória” (UNIPLAC), esse trecho é sinalizado como parte do traçado do Caminho. Contudo, se for analisada a sua morfologia, poderia ser identificado como um provável ramal do Caminho das Tropas.

Esta questão é válida, à medida em que o corredor do trecho A segue em direção à Comunidade de São Jorge, sentido norte, e o corredor do trecho B segue no sentido noroeste, em direção ao rio Pelotinhas. Portanto, poderia ser um ramal que ligaria o Caminho a uma determinada área ou vice-versa, ou uma determinada localidade seria conectada ao Caminho. Esta hipótese foi levantada e investigada na prospecção de campo.

O trecho B tem início/fim em uma das margens do corredor do trecho A e dista em torno de 3.330 m do último ponto avaliado no trecho anterior, na área de alargamento do Bodegão.

O início/fim dos muros de taipa de pedra paralelos, que formam o referido corredor do trecho B, é formado por um ângulo fechado (esquina) (ver figura 95). Por conta disso, algumas questões foram levantadas e checadas em campo:

a) Qual das taipas dos muros foi construída primeiro? A do corredor principal e posteriormente a do ramal?

b) Caso fosse um ramal, quais os critérios (morfológicos, dimensões, etc.) que poderiam ser listados para confirmar esta hipótese?

c) Haveria distinções construtivas ou morfológicas em relação ao chamado corredor principal?



Figura 95 - Registro fotográfico do entroncamento do trecho B: a) corredor trecho B desembocando no corredor do trecho A (pt-01 e pt-02); b) detalhe da “esquina” do corredor do trecho B; c) trecho B a partir do corredor do trecho A

Fotos: a) A autora. Data: 03/05/2008; b-c) Autor desconhecido. Acervo: ICR. Data: 12/11/2006.

Em função dos questionamentos acima, percorrer esse trecho de corredor e

analisar detalhadamente suas estruturas foi muito importante, para comparar com outros segmentos e buscar responder às dúvidas levantadas.

Ao analisar a questão *in loco*, a primeira constatação foi que a “esquina” era perfeita, ou seja, os blocos de ambos os corredores estavam perfeitamente encaixados. Não havia distinção de qual das estruturas teria sido construída primeiro. Ambas, ou pelos menos as esquinas, tinham sido edificadas como uma obra só.

Poderia então se levantar uma segunda hipótese: que o corredor do trecho A teria sido erigido primeiro e depois uma parte deste teria sido desmanchada e reconstruída, ligando com o corredor do trecho B. Contudo, esta hipótese não foi confirmada, pois não foram observados vestígios da base da taipa do trecho A. A alternativa mais plausível é que ambos os corredores tenham sido edificados simultaneamente.

Para a análise e detalhamento desse trecho do Caminho, não foi necessário subdividi-lo em segmentos, pois não apresentava diferenças de instalação ou de estruturas que justificassem a sua divisão.



Figura 96 - Vista geral do corredor do trecho B instalado entre as elevações do terreno em primeiro plano e, ao fundo, por entre as colinas observa-se novamente o corredor
Foto: Adelson André Brüggemann. Data: 03/05/2008.

Trata-se de um trecho bastante homogêneo em suas características

morfológicas e ambientais, exceto pela área de travessia do rio Penteado e variação de compartimento topográfico. O corredor neste trecho está assentado na paisagem de coxilhas, passando entre colinas com suaves ondulações, seguindo o seu curso em meia encosta, protegido entre as pequenas elevações do terreno.

No trecho B, constata-se uma grande quantidade de áreas úmidas ao longo do interior do corredor, como brejos, afloramentos de água e córregos. Em alguns casos, esses pequenos afluentes de água chegam a cruzar o corredor. Em outros, o corredor atravessa uma extremidade de um lago, anexando uma pequena porção deste ao seu interior. Isto propiciava pontos de aguada dentro do corredor para o deslocamento dos animais durante todo o percurso, principalmente em época de verão e/ou de estiagem prolongada.

Além disso, analisando a paisagem em uma escala menor, principalmente o trecho posterior ao rio Penteado, entre este rio e a Fazenda São Luís, constata-se a grande quantidade de áreas de brejos, banhados, afloramentos de água e pequenos cursos perenes, que o traçado do corredor não teria como evitar em todo o seu trajeto até alcançar a área mais alta e plana, próximo ao final do percurso.



Figura 97 - Vista geral do corredor do trecho B com área úmida
Foto: A autora. Data: 03/05/2008.

A grande quantidade de áreas úmidas explica e justifica o grande número de estruturas de drenagem construídas nas taipas registradas nesse trecho,

totalizando sete locais de drenagem, sendo seis drenos e três pontos de interrupção para a passagem de córregos.

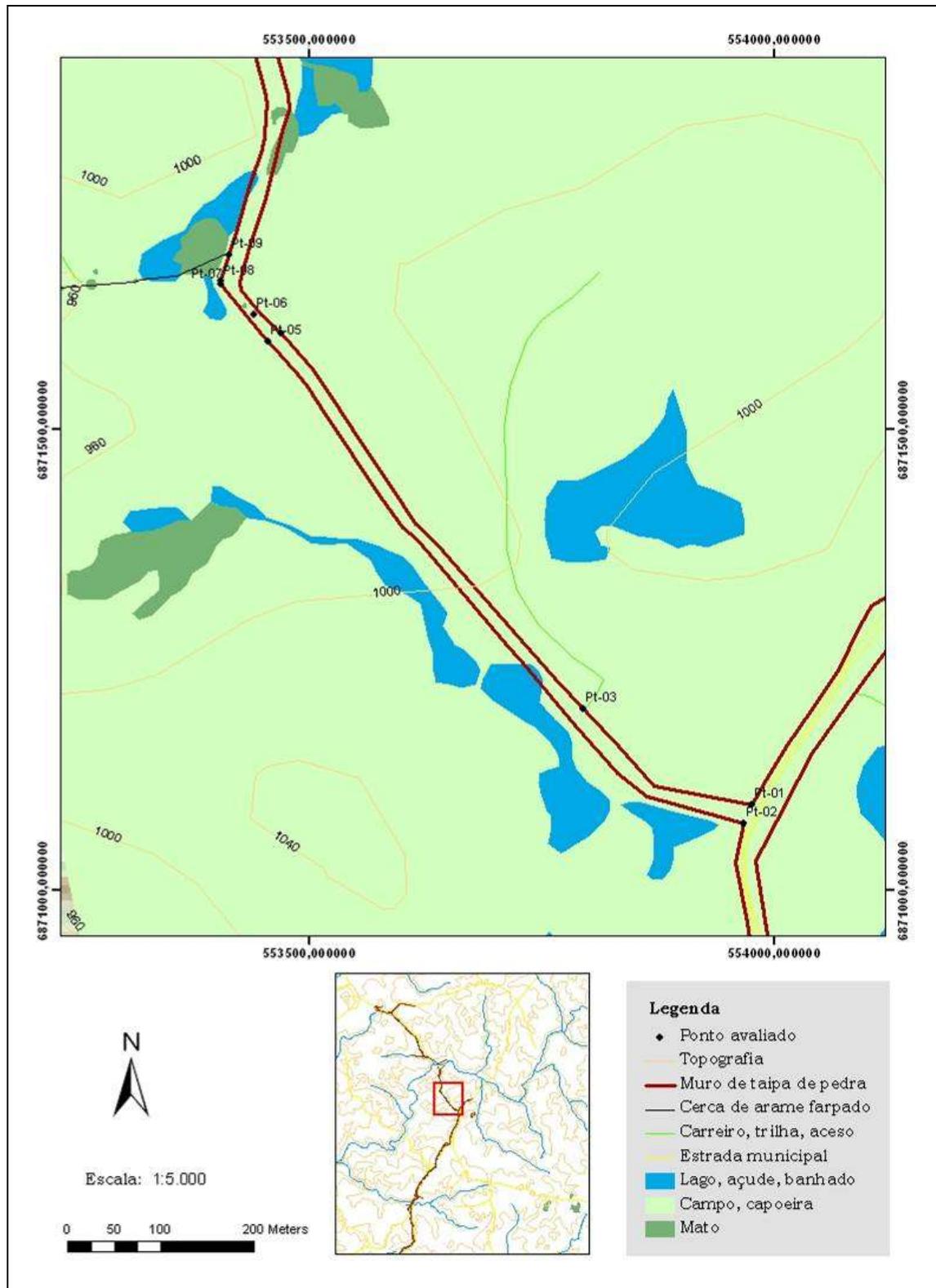


Figura 98 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-01 e pt-09
Fonte: A autora (2008).

O início do trecho foi percorrido a partir da junção desse corredor com o do trecho A (pt-01 e 02). Registrou-se uma interrupção na taipa (pt-03), com 2,50 m de extensão, para a instalação de uma porteira de acesso a um saleiro (ver figura 99a).

Em uma meia encosta, foram identificados quatro drenos, sendo um (pt-04) na margem direita (ver figura 99b) e outros três (pt-05) na margem esquerda. Este sistema de drenagem funciona para escoar a água proveniente de um afloramento situado na margem direita, o lado mais elevado do terreno.

Próximo desses pontos de drenagem, em encosta com declive, observou-se uma área de erosão com carreamento de solo e exposição de blocos de rochas (pt-06), resultando numa senda rasa no interior do corredor (ver figura 99b).



Figura 99 - Registro fotográfico do trecho B entre os pontos pt-03 e pt-08: a) porteira (pt-03); b) área de erosão e senda rasa no interior no corredor; c) área com acúmulo de água no interior do corredor; d) curva com drenos (pt-08)

Fotos: a,c) A autora; d) Adelson André Brüggemann. Data: 03/05/2008.

Na sequência, foram registrados mais dois pontos de construção de drenos (pt-07 e pt-08), instalados em uma curva da margem esquerda do corredor, com distância entre si de 2,80 m (ver figura 99d). Sua construção é semelhante a dos demais drenos construídos nesse trecho, assim como a morfologia e as dimensões.

Depois disso, o corredor de taipa segue descendo a encosta sem qualquer alteração relevante até a margem esquerda do rio Penteado, onde há uma grande área alargada (pt-10) e um passo de travessia (ver figura 100).

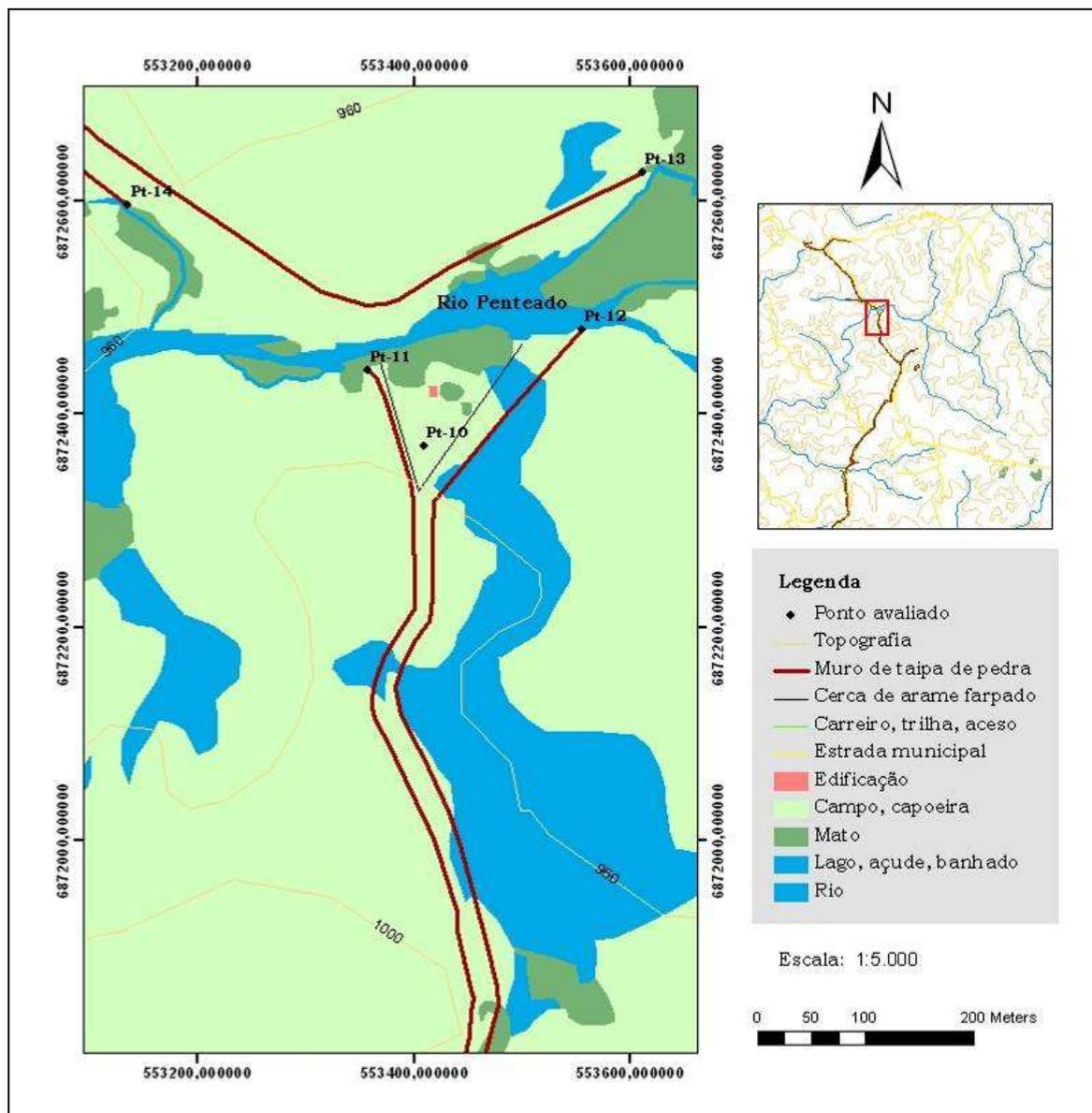


Figura 100 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-10 e pt-14
Fonte: A autora (2008).

Os dois muros de taipa, ao se aproximarem do rio, mudam o sentido, de norte para noroeste na margem esquerda e para nordeste na margem direita do corredor, formando uma área de alargamento. Na margem esquerda do rio Penteado, registrou-se o fim da taipa do corredor, antes da travessia (pt-11 e pt-12).

Na margem direita do rio Penteado, a taipa direita do corredor inicia (pt-13) alinhada em projeção com o trecho anterior (pt-12), seguindo o curso do rio por

aproximadamente 500 m de extensão até iniciar a taipa da margem esquerda (pt-14) e formar novamente o corredor.



Figura 101 - Área alargada no rio Penteadinho: a) área alargada em forma triangular a partir da margem esquerda do rio Penteadinho; b) ângulo de abertura da taipa do corredor na área alargada; c) faixa de servidão no interior do corredor cercada para instalação de um morador; d) edificação de uma moradia no interior no corredor; e) passo de travessia do rio Penteadinho; f) passo de travessia a partir da margem direita do rio Penteadinho

Fotos: a-b,d-e) Adelson André Brüggemann; c, f) A autora. Data: 03/05/2008.

O início da taipa na margem esquerda (pt-14) está situado junto de um córrego afluente do rio Penteadinho, sendo este o limite natural para o corredor até a

beira do rio, costeando-o em determinado trecho e formando uma baliza pelo paredão rochoso e o desnível do terreno naquele local.

Na sequência, o corredor segue formado por dois muros de taipa paralelos, começando gradativamente a subir o aclave da encosta entre as coxilhas, variando de 950 m para até 1.050 m de altitude.



Figura 102 - Vista geral do rio Penteado: a) vista das quedas de água; b) local do passo de travessia a partir da margem esquerda do rio Penteado

Fotos: Adelson André Brüggemann. Data: 03/05/2008.

No início do corredor desse segmento, entre os pt-15 e pt-19, há uma senda rasa e larga (pt-15), formada pelo desgaste do solo em área de meia encosta, em função da inclinação do local, ou seja, aclave da direita para a esquerda no interior do corredor, resultando numa trilha nivelada com corte de barranco na encosta direita, a mais elevada (ver figura 104a). Pelas evidências observadas no local, continua havendo a passagem de animais e a senda continua em processo de erosão e aprofundamento.

Como esse segmento atravessa vários locais de afloramento de água, brejos e pequenos córregos, foi necessário construir um sistema de drenagem, para que o corredor tivesse acesso à fonte de água, mas sem acumular muita água ao ponto de se formarem áreas com lama, dificultosa para a marcha dos animais.

Em função disso, esse segmento apresenta nos corredores dispositivos construtivos diferentes daqueles do trecho A, mas semelhantes aos do segmento do Caminho no trecho C. Trata-se de interrupções no muro de taipa ou desvio do alinhamento da taipa para propiciar a travessia do córrego, provavelmente pelo volume de água. Salienta-se que nesse segmento não foram identificadas as estruturas de drenagens do tipo drenos.

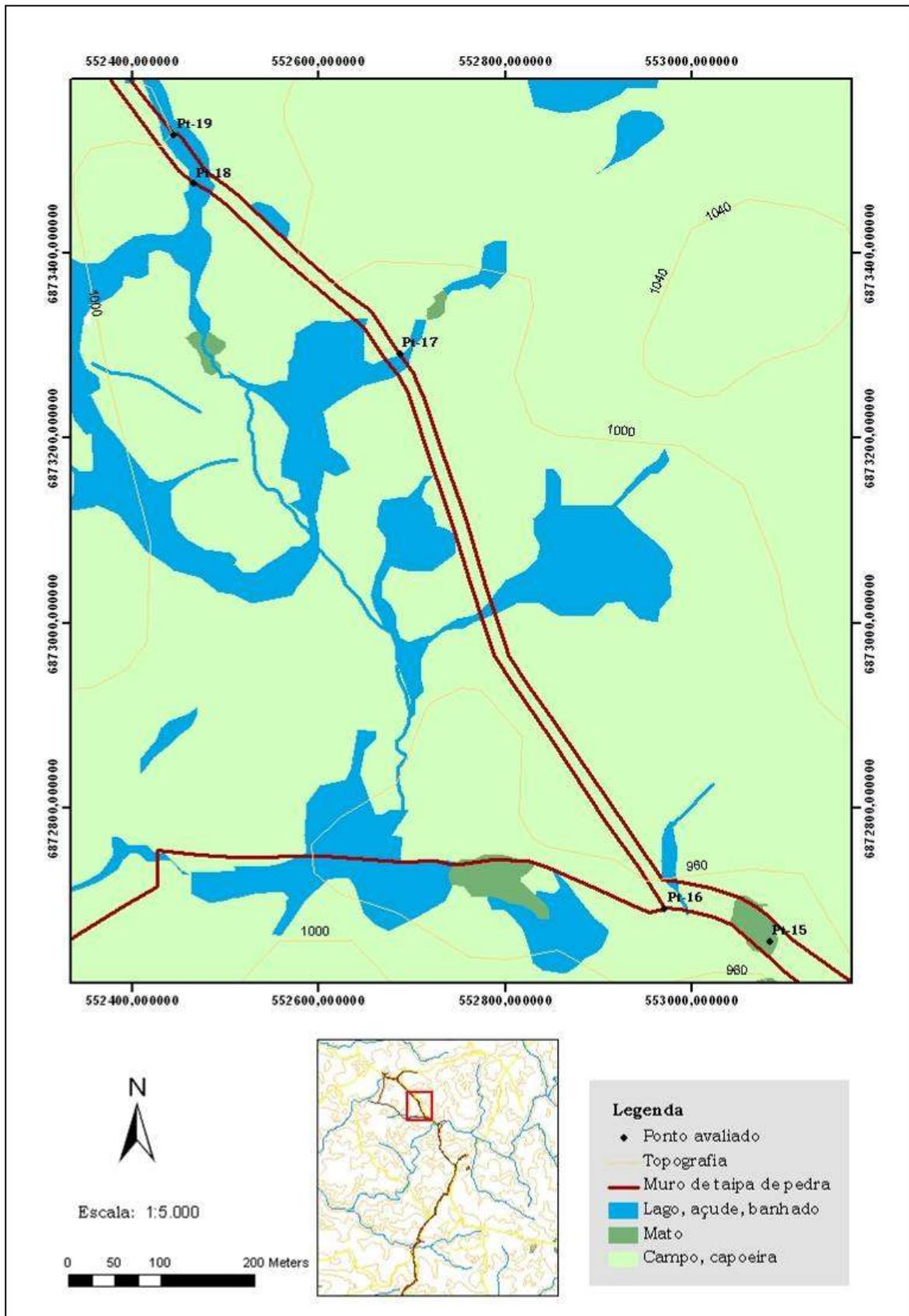


Figura 103 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-15 e pt-19
 Fonte: A autora (2008).

Registram-se interrupções na taipa para a travessia de um córrego em alguns pontos (pt-17, pt-18 e pt-19). Atualmente, estas áreas estão fechadas com cerca de arame farpado.



Figura 104 - Registro fotográfico do trecho B entre os pt-15 ao pt-21: a) senda rasa e larga formada no interior do corredor (pt-15); b) interrupção da taipa para a passagem de um córrego (pt-17); c-d) desvio da taipa do corredor (pt-19); e) área de passagem de um córrego pelo corredor (pt-18 e pt-19); f) ponto de entroncamento do corredor com a estrada municipal (pt-21)

Fotos: a-b, c, f) A autora; d-e) Adelson André Brüggemann. Data: 03/05/2008.

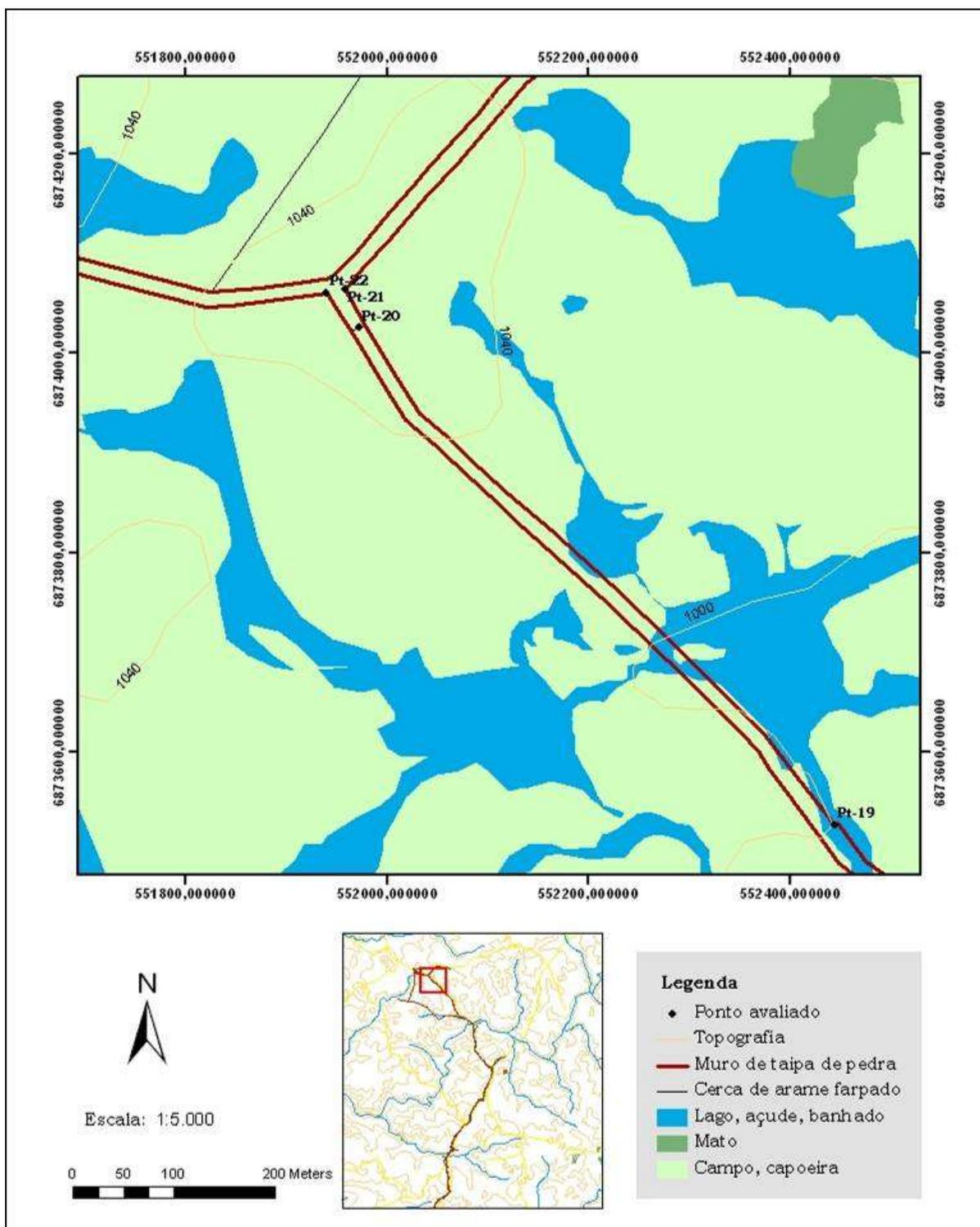


Figura 105 - Mapa dos pontos avaliados no trecho B entre os pontos pt-19 e pt-22
Fonte: A autora (2008).

O primeiro ponto (pt-17) caracteriza-se por apenas uma descontinuidade da taipa (ver figura 104b). Os demais (pt-18 e pt-19) funcionam em conjunto para a drenagem da mesma vertente de água que atravessa o corredor na diagonal (ver figura 104e). O último ponto (pt-19) apresenta uma variante na interrupção: trata-

se do desvio do alinhamento das taipas do muro (ver figuras 104c e d), com aproximadamente 5 m de largura.

No interior do corredor, observou-se uma cerca de arame farpado (pt-20), instalada para interromper o acesso ao mesmo. O fim desse corredor ocorre no entroncamento com a estrada municipal, nas proximidades da sede da Fazenda São Luís (pt-21 e pt-22). Junto ao pt-21, há uma porteira instalada de acesso ao campo de pastagem situado nesta margem do corredor (ver figura 104f).

4. 2. 1 Avaliação e considerações do Trecho B

Ao longo do trecho B, não foram registrados sítios arqueológicos, somente uma ocupação atual, com moradia na servidão do corredor. Nesse segmento, foram observadas poucas interferências e/ou alterações no corredor, o que também se reflete em somente 22 pontos avaliados no total.

Talvez por se tratar de um trecho no qual não houve e não há tráfego de veículos e por cruzar área de fazenda, não foram identificados resquícios de moradias ao longo do trajeto.

Em nenhum segmento desse trecho foi registrada a ausência de muro em uma das margens do Caminho. O corredor formado pelos muros de taipa de pedra paralelos está íntegro em toda a extensão analisada.

Apesar de não se ter imagens de satélites em alta resolução e ortoretificadas para o trecho, as estruturas dos corredores de taipa de pedra são bastante visíveis e estão nítidas nas imagens do *Google earth* (DIGITAL GLOBE, 2008). Portanto, o uso de fotointerpretação é bastante útil para desenhar o traçado dos corredores, a mudança de sentido do muro, formando ângulos oblíquos, retos ou curvas acentuadas, assim como a passagem por rios, córregos e áreas de banhado.

A análise do relevo ficou um pouco prejudicada nos mapas, pela falta de levantamento planoaltimétrico em curvas de nível de pouco espaçamento (5 m), sendo utilizado somente o disponível pelo IBGE em curva de nível equidistante em 40 m. Dessa forma, a topografia ficou restrita às anotações de campo.

Nesse trecho constatou-se que o mapa produzido pelo DSG (1979), fruto de levantamento aéreo de 1965, identifica a área como sendo estrada não pavimentada trafegável em dias secos. Porém, não se obteve informação de que a mesma era utilizada para tráfego de veículos automotores ou de tração animal. Nem na avaliação feita em campo registraram-se indícios de qualquer tipo de estrutura que sugerisse esse uso, como por exemplo, leito de estrada com corte de barranco.

Pelo contrário, a maior parte do trecho não teria condições mínimas para passagem de veículos com quatro rodas: há grandes áreas úmidas de atoleiros, a travessia do Penteado e uma área de mato fechado no interior do corredor.

Portanto, estas características observadas e a configuração no mapa confundem um trecho de corredor de taipa de pedra com estrada não pavimentada.

Outra questão levantada pelo aspecto morfológico do encaixe desse corredor como um entroncamento de outro corredor, foi a hipótese de que o trecho B pudesse ser um ramal. Primeiro, por seguir no sentido noroeste enquanto que o corredor do trecho A segue em sentido norte em direção à Comunidade de São Jorge. Segundo, porque é um corredor encaixado de forma perpendicular ao muro de taipa de pedra, iniciando ou desembocando no corredor do trecho A.

Em função disso, levantou-se a hipótese de que poderia se tratar de um ramal, ou seja, de um corredor secundário desembocando no corredor principal. Porém, esta hipótese não foi confirmada. Os dados levantados em campo não permitiram afirmar isso com segurança.

Pelo contrário, indicaram que a largura média entre o corredor dos trechos A e B são semelhantes e a forma construtiva também. Há o mesmo tipo de estruturas no corredor, como área alargada, sistema de drenagem com drenos construídos e a presença de morador na servidão do caminho. A única diferença constada é a ausência de sítios arqueológicos e áreas de mangueiras anexas ao longo do corredor.

Além disso, o encaixe, ou seja, a junção entre as taipas de ambos os muros é perfeita, em ângulo reto, não indicando que uma tivesse sido feita primeiro e a outra tivesse sido encaixada posteriormente. Não se observaram também resquícios da base de uma taipa que tivesse sido desmanchada nesse ponto para encaixar um corredor. *A priori*, a partir do exposto, a hipótese mais viável é que ambos os corredores tenham sido encaixados num mesmo momento da obra, ou seja, construídos simultaneamente.

Nesse trecho foram constatados diversos pontos de áreas úmidas, ora atravessando o corredor, ora inserindo a extremidade de um banhado no interior do Caminho. Isso propiciou vários pontos de água, mas também exigiu dispositivos de drenagem em alguns pontos para que o Caminho não se tornasse intransitável, dificultando a passagem pela formação de atoleiros.

Foram identificados vários pontos com sistema de drenagem, seja com drenos construídos e valas de escoamento, ou, aberturas na taipa para passagem de córrego.

A travessia do rio Penteadado é bastante interessante do ponto de vista morfológico do Caminho, pois neste ponto forma-se uma extensa área alargada, com forma triangular na margem esquerda do rio. Além de tratar-se provavelmente de um ponto de pouso ou parada de uma tropa para descanso à beira do rio, também poderia ser um ponto de espera reunindo os animais e aguardando o melhor momento para a travessia do rio, caso estivesse acima do nível normal. Por ser um espriado, o rio tem uma área mais aberta, facilitando a travessia.

Pela ausência de estrada de rodagem no interior do corredor desse trecho, não foram encontradas estruturas de corredor soterradas ou abaixo do nível da estrada, assim como cortes de barranco, leitos nivelados e muros de arrimo.

Pelo pouco fluxo no corredor, assim como também pela ínfima ocupação antrópica, o trecho de corredor mantém-se bastante conservado, com poucas modificações ou inserções de porteiros, muros ou cercas no Caminho.

4. 3 TRECHO C: REGIÃO DE SÃO JORGE – ENTRE A CAPELA SÃO JORGE E A FAZENDA CAPOEIRINHA

O trecho C, selecionado para análise dos vestígios arqueológicos, situa-se entre a Capela São Jorge e o acesso à sede da Fazenda Capoeirinha, na localidade de São Jorge. Este trecho tem 1.818 m de extensão, todo em área não utilizada atualmente como estrada de rodagem (ver figura 106).

Segundo informações orais dos moradores, na comunidade de São Jorge havia um pouso de tropeiros e um armazém, uma espécie de entreposto comercial de descarga e troca de mercadorias dos cargueiros de mulas.

Este local comercial mencionado situa-se no início do trecho analisado e apresenta, como vestígios materiais remanescentes, um conjunto de mangueiras e uma área terraplenada, onde hoje localiza-se a residência do Sr. Lúcio Ataíde Marcos (ver figura 107).

Segundo informações do Sr. Ataíde¹⁷⁵, o qual reside há 83 anos no local, o

¹⁷⁵ O Sr. Lúcio Ataíde Marcos, o “Tio Lúcio” como é conhecido na região, 83 anos, nasceu e sempre morou na Coxilha Rica. Foi madrinheiro e tropeiro levando tropas de 15 a 20 mulas cargueiras pela Serra do Rio do Rastro para Orleans e Urussanga. Serra abaixo, as mulas desciam carregadas de charque e na volta traziam açúcar e sal. Posteriormente, foi condutor de tropa de gado, levando semanalmente 30 bois gordos da Fazenda Santa Tereza para a charqueada em Lages. Também foi taieiro, cuja função foi a de empilhar as pedras. (MORAES, 2008, p. 8-10).

galpão de tropeiros estaria situado ao lado de sua casa e o armazém na parte de trás. De acordo com o entrevistado¹⁷⁶, todas as taipas existentes já estavam construídas quando ele veio residir nesta propriedade. Nos fundos de sua residência, no local indicado onde existia o armazém, há um bloco de rocha com uma inscrição, que parece indicar uma data: “A 9 A 66 1953” (?). Estes vestígios foram registrados como sítio arqueológico “Pouso São Jorge”¹⁷⁷ (SC-LG-25).

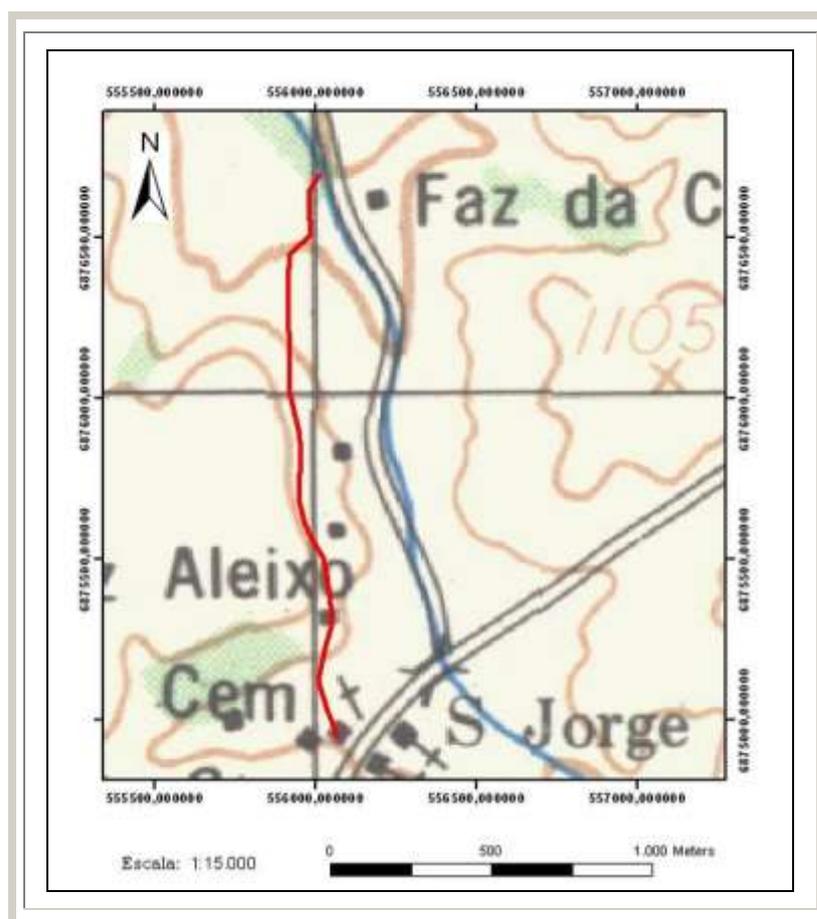


Figura 106 - Detalhe do mapa “São Sebastião do Arvoredo” apresentando o trecho C (em vermelho) situado entre a Capela São Jorge e a sede da Fazenda Capoeirinha, paralelo à estrada atual
Fonte: DSG (1974). Arte gráfica: A autora (2008).

Outra informação mencionada pelo Sr. Ataíde foi o fato de o mesmo ter trabalhado, no passado, auxiliando no conserto da estrada, que ocorria quando a via estava ruim e os fazendeiros da região reuniam algumas pessoas, empregados das fazendas, para realizar o trabalho. Eles retiravam as pedras do meio do

¹⁷⁶ Entrevista realizada pela autora em 03/05/2008.

¹⁷⁷ O sítio arqueológico “Pouso São Jorge” (SC-LG-25) apresenta um conjunto de mangueiras de taipa de pedra junto do corredor e terrapleno onde havia um armazém.

caminho e para isso utilizavam picaretas para quebrar as pedras de grande porte.



Figura 107 - Vista geral do Pouso São Jorge: a) residência do Sr. Lúcio Ataíde, onde há conjunto de manguieiras de taipa e vestígios de terrapleno; b) inscrição em bloco de rocha
Fotos: Adelson André Brüggemann. Data: 01/05/2008.

Além disso, durante a entrevista também foi mencionado que a estrada do “corredor velho” foi desativada e deslocada há aproximadamente 60 anos, porque ali havia muitas pedras e a mesma ficava intrafegável. A escolha da outra área foi pelo fato de ser mais “limpa” e ter o relevo menos acidentado.

O trecho mencionado é a atual estrada que segue da Capela São Jorge, a partir da direita da encruzilhada, passando pelas fazendas Capoeirinha e Lajeado Bonito, em direção à região do Escurinho. Esta estrada dista do corredor em torno de 340 m, tendo o seu traçado paralelo ao referido corredor. Na estrada passavam carroças, carros de boi e veículos. O Sr. Ataíde comentou também que havia um pontilhão para atravessar o córrego.

A existência de estrada de rodagem dentro desse trecho de corredor foi constatada durante a avaliação em campo. Foram identificados remanescentes de um muro de arrimo, que serviu de fundação para uma ponte no curso de água, senda fundas com corte de barranco e pista nivelada. Tais vestígios serão detalhados na descrição dos pontos de avaliação.

No início do trecho C, constataram-se algumas modificações do corredor, tendo parte de sua estrutura de taipa desmanchada, principalmente na margem direita, e o acesso ao interior do corredor fechado por uma taipa e cerca de arame farpado, na transversal, com a presença de um dreno. Há ainda uma vala aberta com máquina, para a drenagem da estrada municipal, que desemboca no dreno da taipa paralela à estrada.

Na imagem de satélite é visível ainda a existência de um caminho do outro

lado da estrada atual, que poderia estar ligado a esse corredor. Caracteriza-se por uma senda larga.

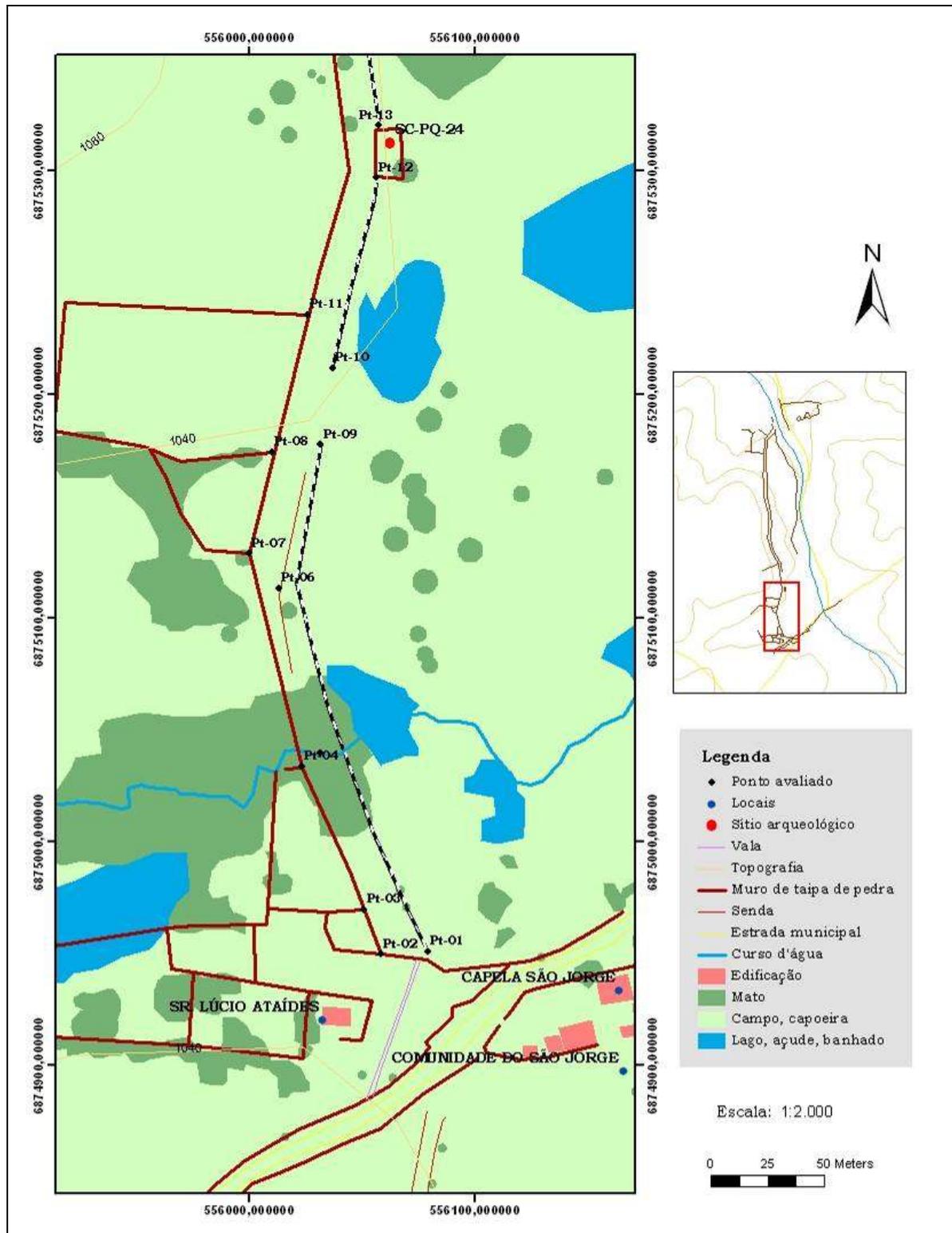


Figura 108 - Mapa dos pontos avaliados no trecho C entre os pontos pt-01 e pt-13
Fonte: A autora (2008).

O início do corredor do trecho C (pt-01 e 02) ocorre junto ao fechamento pelo muro de taipa que dá acesso ao mesmo, paralelo à estrada municipal. Esse ponto desce em direção à drenagem, atravessa um capão de mato, um córrego e sobe a colina em direção ao Cemitério São Jorge.

A taipa da margem direita do corredor está parcialmente desmanchada, tendo, na maior parte da extensão dos seus 237 m, somente a base (ver figuras 109a, b e c), que se caracteriza por blocos grandes na lateral e menores assentados dentro. Segundo informações do Sr. Ataíde, esta taipa foi desmanchada para construir uma área cercada de taipa de pedra, a fim de cercar uma porção do terreno, sendo utilizada para lavoura.



Figura 109 - Registro fotográfico do trecho C, entre os pt-01 e pt-04 a-b) taipa na margem direita do corredor (pt-01); c) trecho de base de taipa em capão de mato próximo ao córrego, margem direita do corredor; d) muro de arrimo da margem do córrego
Fotos: A autora. Data: 01/05/2008.

Há vários muros de taipas na perpendicular da margem esquerda do corredor, formando mangueiras (pt-02, pt-03, pt-04, pt-07, pt-08 e pt-11). O fato de o muro, neste lado, estar melhor conservado que o localizado na porção direita explica-se porque ali o muro do corredor funciona como parede para várias áreas

entaipadas.

Identificou-se um muro de arrimo em ambas as margens do córrego (pt-05) que funcionaria como base de sustentação para uma ponte (ver figura 109d). Tal vestígio comprovaria a existência de um pontilhão mencionado pelo entrevistado, conforme citado anteriormente. Junto desse local, observou-se ainda uma senda lateral na margem direita do corredor, uma espécie de vala. Trata-se de um local para travessia de animais através do curso de água.

Foi registrada uma senda profunda no meio do corredor (pt-06), em área de aclave. A mesma possui em torno de 1,70 m de profundidade e 3 m de largura. Este vestígio marcou o terreno, sinalizando o local onde a tropa subia a encosta e que foi usado como leito de estrada (ver figura 110a e b).

Na margem direita, a base de taipa registrada no início do trecho segue até o pt-09, tendo 237 m de extensão. Restaram somente os blocos grandes que delimitam as suas laterais (ver figura 110c e d). Após esse local, há uma interrupção por aproximadamente 30 m, reiniciando mais adiante (pt-10).

Esse trecho segue até a área do Cemitério São Jorge¹⁷⁸ (SC-PQ-24) e, à medida que se afasta do mesmo, começa gradativamente a aumentar a altura do muro. Os blocos rochosos localizados nesse ponto do muro do corredor que foi desmanchado poderiam ter sido utilizados na construção do aumento da área murada do cemitério, o que explicaria a sua ausência ao longo da margem direita próxima ao sítio. Junto desse trecho, é possível observar os resquícios do leito de estrada nivelado (ver figura 110e).

O Cemitério São Jorge situa-se junto à margem direita do caminho, sendo constituído por uma das paredes da área entaipada deste sítio (pt-12 e pt-13) pertencentes ao corredor. Seu acesso se faz por uma porteira orientada para o interior do corredor.

Na continuação desse trecho, segue o corredor com muros de taipa paralelos (ver mapa, figura 112). A partir do pt-14, a base da construção aumenta gradativamente sua altura e se transforma em muro de taipa em elevação, seguindo assim por vários metros, quase até o final desse trecho analisado.

¹⁷⁸ O Cemitério São Jorge teve sua área aumentada no sentido sul, acrescentando mais 122 m² ao seu tamanho original. Este dado foi constatado pela diferença no aspecto dos blocos que constituem as paredes de taipa de pedra do cemitério. A taipa mais antiga é formada por blocos irregulares, enquanto que na taipa posterior os blocos apresentam algumas faces talhadas ou escolhidas de modo a apresentar superfícies retas e planas.



Figura 110 - Registro fotográfico do trecho C entre o pt-06 e pt-13: a-b) senda profunda no interior do corredor (pt-06); c-d) da base da taipa (pt-09); e) leito de estrada no interior do corredor; f) base de taipa (pt-13)

Fotos: a) Adelson André Brüggemann; b-f) A autora. Data: 01/05/2008.

Foi registrado um sistema de drenagem composto de dois drenos instalados na base da taipa (pt-16). A paisagem ficou marcada com uma vala no solo, por onde escoa a água do dreno. Trata-se de uma área de declive lateral, escoando a água da encosta superior, na margem esquerda do corredor, para a margem direita (ver figura 111a). Os drenos são disformes, pois se tratam de aberturas entre os blocos de rochas na taipa (ver figura 111b).

Na sequência, o corredor prossegue em platô até uma curva com alargamento lateral antes da descida da encosta (pt-17). O corredor tem inicialmente 22 m de largura e, na parte mais dilatada, chega a 36 m de largura, reduzindo ao final para 18 m. Há também o leito de estrada junto da taipa da margem esquerda, contornando uma pequena elevação e um capão de mato (ver figura 111c). Na descida da encosta, há no interior do corredor sendas provocadas pelo desgaste do solo e erosão, com amontoamentos de blocos de rochas. (ver figura 111d).



Figura 111 - Registro fotográfico do trecho C entre os pontos pt-16 e pt-17: a) local onde situa-se os drenos; b) sistema de drenagem composto por dois drenos (pt-16); c) curva no corredor e leito de estrada; d) senda e amontoamento de rochas no interior do corredor (pt-17)
Fotos: A autora. Data: 01/05/2008

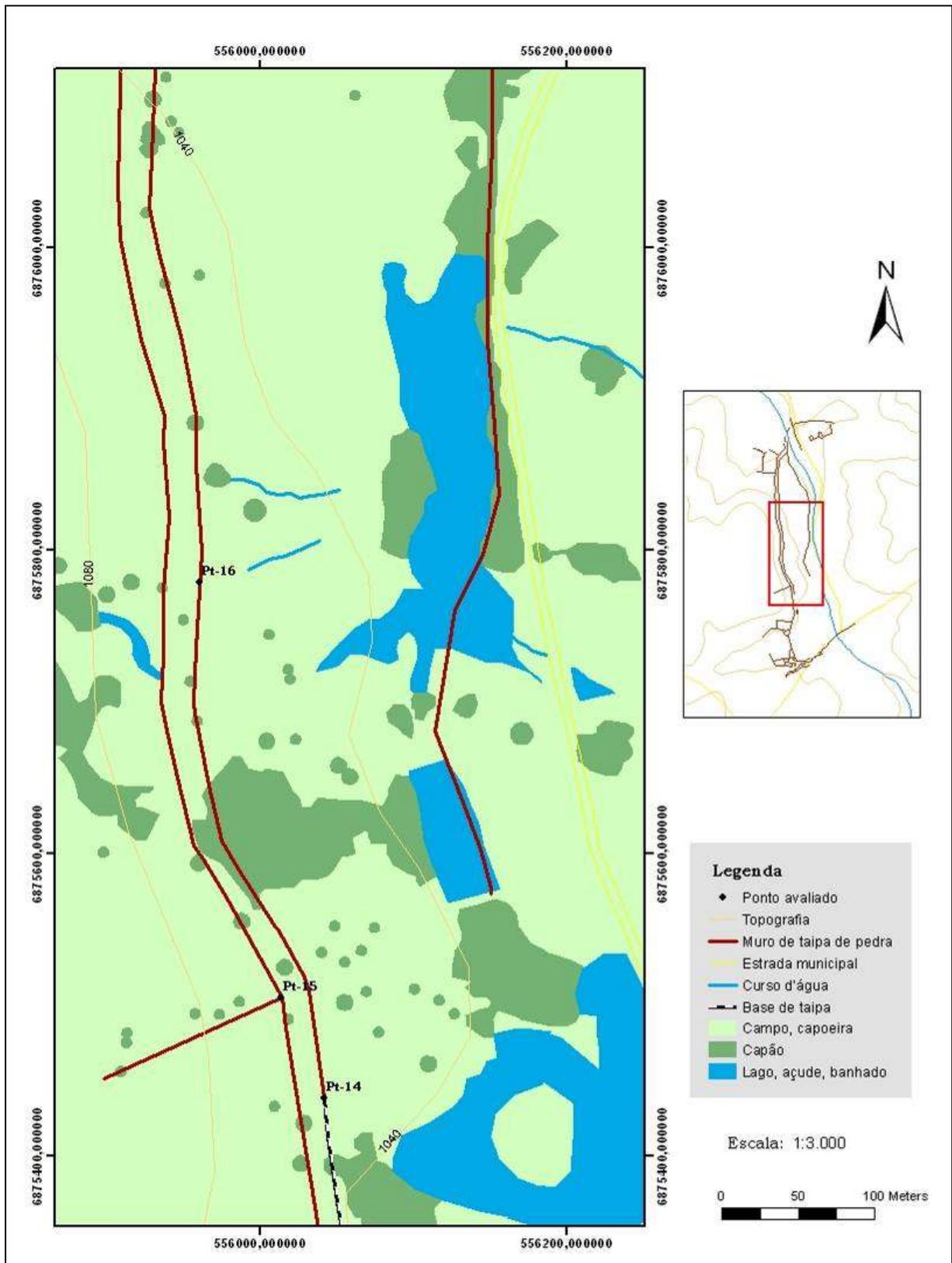


Figura 112 - Mapa dos pontos avaliados no trecho C entre os pontos pt-14 e pt-15
 Fonte: A autora (2008).

Ao final da encosta, já na planície, foi localizado na margem esquerda um conjunto de áreas entaipadas formando mangueirões, registrado como sítio

arqueológico “Tapera do Laurentino Camargo”¹⁷⁹ (SC-LG-04), sendo que uma das paredes está ligada ao corredor através de muros de taipas paralelos (pt-18 e pt-19).

Nessa área, o corredor muda o sentido do seu traçado, fazendo um ângulo fechado para a esquerda, de nordeste para noroeste (ver figura 113a), e com uma série de modificações antrópicas.

Existe uma cerca de arame farpado perpendicular (pt-19 e pt-21), impedindo o acesso ao interior do corredor (ver figura 113b). Logo em seguida, há uma porteira de acesso ao corredor (pt-21), onde foi possível constatar que a base da taipa permanece no solo, com os blocos grandes de rochas em evidência (ver figura 113c).

Observou-se também a forma trapezoidal do perfil da taipa desmontada para a instalação da porteira. A largura vai diminuindo da base até o topo, sendo construída com blocos maiores na base e médios nas laterais, preenchidos com pedras menores no interior (ver figura 113d).

E junto desse ponto, há um muro de taipa oblíqua, unindo-se ao corredor para delimitar uma propriedade (pt-22).

Na baixa vertente, o corredor atravessa uma área brejosa com acúmulo de água e cruza um córrego ao final do trecho. A taipa da margem esquerda tem uma interrupção de 12 m de extensão onde foi instalada uma porteira. Trata-se de uma modificação, com desvio, na sequência do muro, provavelmente em função da drenagem do terreno (ver figura 113e).

¹⁷⁹ O sítio arqueológico “Tapera do Laurentino Camargo” (SC-LG-04) situa-se junto ao corredor, próximo da Comunidade de São Jorge. Trata-se de áreas entaipadas formando mangueiras de diversos tamanhos. Conforme informação oral, teria sido a habitação do Sr. Laurentino Camargo.



Figura 113 - Registro fotográfico do trecho C entre os pontos pt-19 e pt-23: a) área na qual o corredor faz um ângulo fechado (pt-19 e pt-22); b) cerca de arame farpado fechando o acesso ao interior do corredor (pt-20); c) porteira aberta na taipa (pt-21); d) perfil da taipa; e) desvio de trecho de taipa (pt-23)

Fotos: A autora. Data: 01/05/2008.

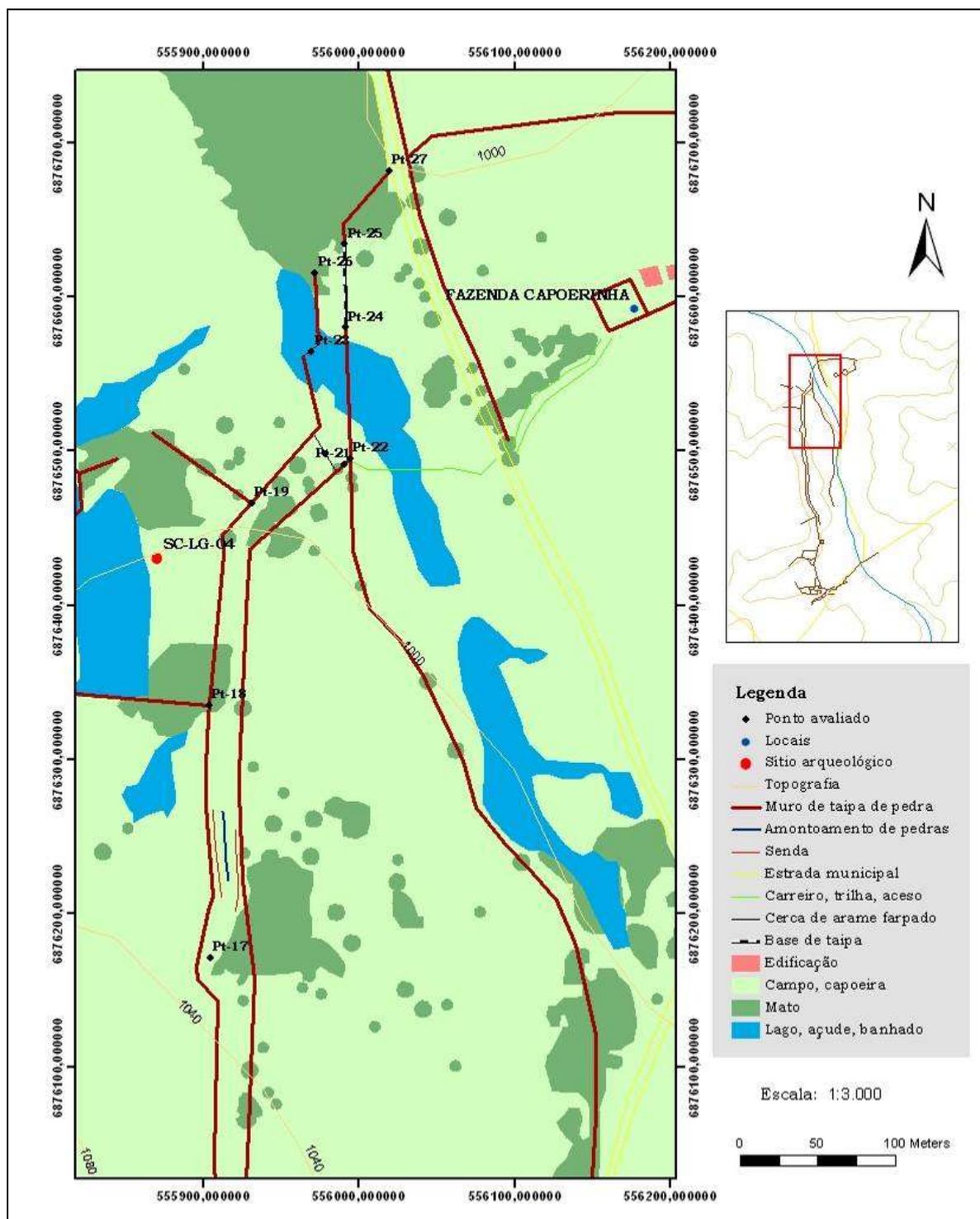


Figura 114 - Mapa dos pontos avaliados no trecho C entre os pontos pt-17 e pt-27
 Fonte: A autora (2008).

Na margem direita, a taipa prossegue até o ponto pt-24, que sinaliza o fim desta, restando somente vestígios da sua base, numa extensão de aproximadamente 50 m até próximo ao capão de mato e ao córrego, onde reinicia novamente (pt-25) e finda às margens da estrada, próximo à ponte sobre o córrego (pt-27).

Nesse trecho, observa-se na análise dos mapas anteriormente apresentados que, exceto a passagem pelo córrego, há inserção de somente uma área brejosa no trecho final desse segmento de corredor percorrido. Há pelo menos 1.500 m de corredor traçado em área seca.

O trecho de corredor C analisado e descrito acima termina junto à estrada atual, onde a via continua com o seu traçado no interior do corredor.

4. 3. 1 Avaliação e considerações do Trecho C

No trecho C, que totalizou 1.818 m de extensão, foram registrados ao todo 27 pontos de avaliação e três sítios arqueológicos. Apesar de ser um trecho de corredor relativamente pequeno, mostrou-se de grande interesse, à medida que foi identificado o processo de abandono do uso secundário de um trecho de corredor por uma estrada de rodagem no seu interior.

Uma das informações mais relevantes desse trecho foram os vestígios abandonados de uma estrada para veículos dentro do corredor, apresentando leito de estrada nivelado, corte de barranco e muro de arrimo num córrego como fundação de uma ponte.

Estes dados arqueológicos foram acrescidos da informação oral, que indicou a mudança do traçado da estrada que passava dentro do corredor para um trajeto paralelo ao mesmo, mas distante deste em torno de 300 m.

Outro dado de grande interesse foi a informação de que o entrevistado colaborava na manutenção da estrada, mencionando que os empregados dos fazendeiros eram reunidos para realizar o conserto da estrada, retirando e/ou quebrando os grandes blocos rochosos que atrapalhavam o trânsito.

Se, sob a ótica arqueológica, o trecho C não é tão rico em estruturas, comparando-se com o trecho A, pelo menos sob a visão histórica a pesquisa realizada foi muito rica, principalmente em função da entrevista realizada com o Sr. Lúcio Ataíde Marcos, que forneceu dados históricos importantes para a melhor compreensão desse trecho do Caminho das Tropas, em especial no que diz respeito ao seu uso, funções e construções existentes.

A visibilidade das estruturas arqueológicas nas imagens de satélite foi um pouco prejudicada pela cobertura vegetal mais alta e densa. Todavia, as estruturas de taipa de pedra em elevação são nitidamente visualizadas, exceto nas áreas de capão de mato.

Esse trecho demonstrou também um processo de antropização do local pelo

crescimento da comunidade ali instalada, o que influencia também a conservação dos remanescentes do corredor e de outras estruturas, apresentando assim trechos de ausência dos vestígios em elevação e alterações significativas em algumas porções do caminho, principalmente junto da Comunidade de São Jorge.

4. 4 TRECHO D: FAZENDA MONT SERRAT – RIO PELOTINHAS

O trecho D, situado entre a Fazenda Mont Serrat e o rio Pelotinhas, tem 3.700 m de extensão. Caracteriza-se também por ser um segmento de corredor formado por duas taipas de pedra paralelas.

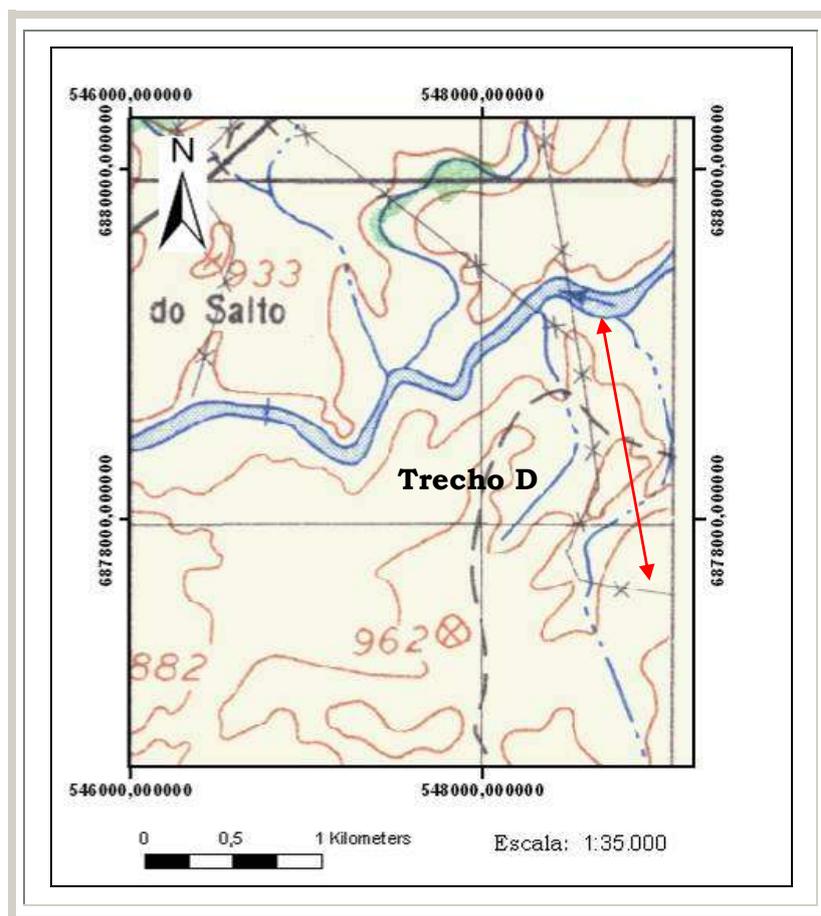


Figura 115 - Detalhe do mapa “Coxilha Grande” apresentando parte do trecho D
Fonte: DSG (1973). Arte gráfica: A autora (2008).

No mapa “Coxilha Grande” (DSG, 1973), esse trecho de corredor é representado cartograficamente como uma linha simples cruzada por “X”, símbolo de uma cerca, conforme a legenda (ver figura 115). Enquanto que a trilha ou

caminho é representado nesse mapa por uma linha tracejada, e não condiz com a estrada atual e nem com o caminho antigo.

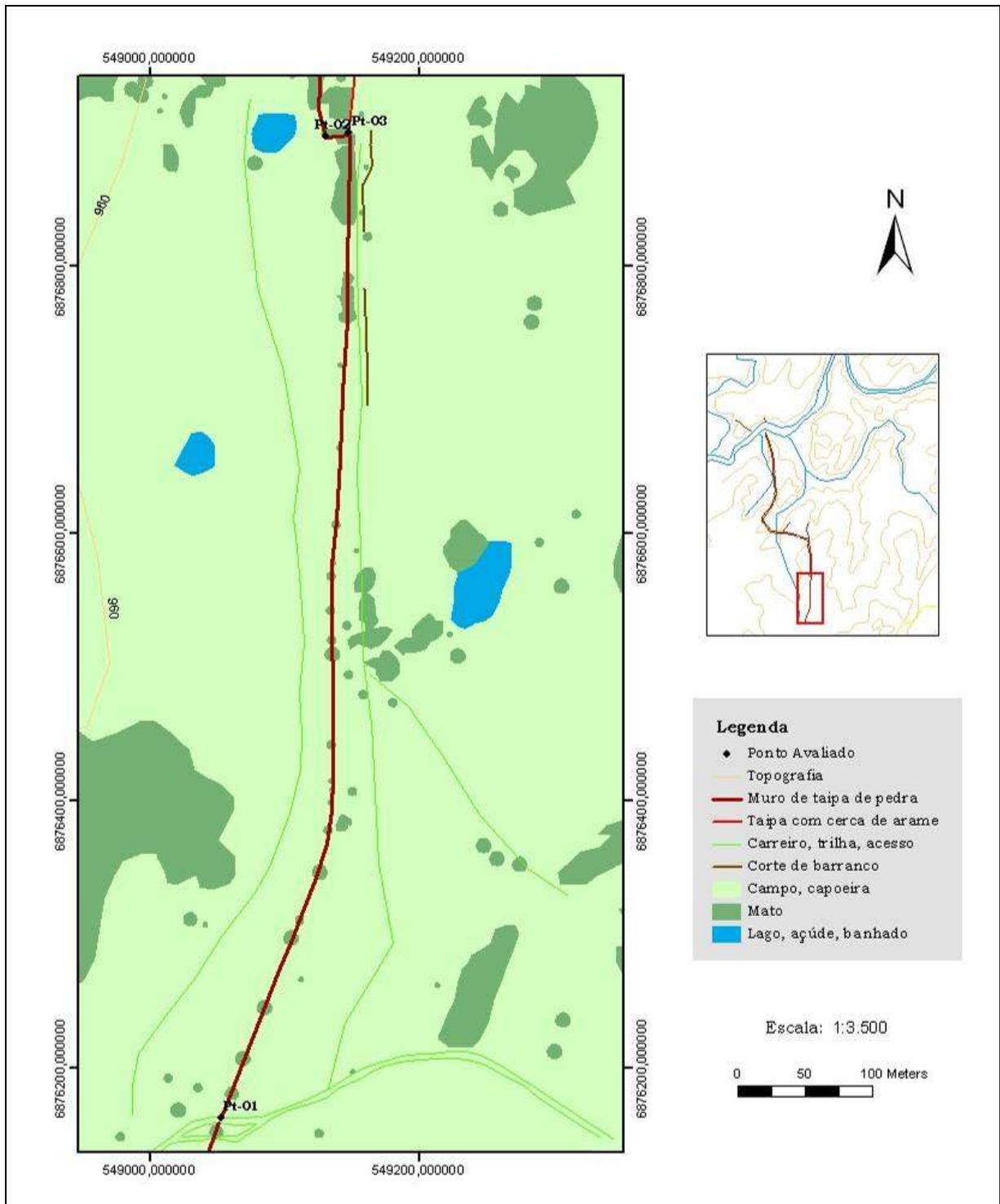


Figura 116 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-01 e pt-03
Fonte: A autora (2008).

Numa primeira análise desse mapa, tem-se a impressão de que a linha cruzada por “X” seria um muro de taipa de pedra funcionando como divisa de

propriedade. Mas em análise *in loco* e sobrepondo o trajeto levantado por receptor de GPS no mapa dos DSG, trata-se nitidamente de um trecho de caminho formado por corredor, que atravessa uma fazenda. Essa linha possui o mesmo traçado do trecho de Caminho analisado, não restando dúvida quanto a ser um trecho de caminho com corredor.

Esse trecho foi percorrido a partir da estrada de acesso à Fazenda Bela Vista, tendo inicialmente somente muro de taipa de pedra em uma das margens, com uma extensão de aproximadamente 740 m (pt-01), parecendo ser o limite entre propriedades. Paralela ao muro, há uma trilha com vestígios de senda e de corte de barranco em determinados segmentos.

A partir do pt-02, torna-se um corredor com dois muros paralelos. O trecho inicial do corredor está fechado por uma taipa (pt-02 e pt-03). Tem-se a impressão de que o corredor faz um vértice em ângulo de 90°, mudando o sentido da taipa, de norte para oeste. Todavia, a hipótese mais provável é que já existia o muro de taipa da margem direita e, a partir deste ponto, foi construído o muro da margem esquerda, dando forma ao corredor.

Nesse ponto, distante 2 m da junção entre a taipa da margem esquerda e da direita, há uma porteira com 3 m de largura, interrompendo o muro para dar acesso ao corredor (pt-03) e vice-versa (ver figura 117a), ligando-se à trilha anteriormente mencionada. A taipa na margem direita tem altura baixa, 60 cm de elevação, e por isso possui cerca de arame farpado e moirões concomitantes ao muro (ver figura 117b).

O segmento de corredor prossegue em amplo platô, na margem direita, junto da taipa. Há uma área cercada com arame farpado, usando a taipa do corredor como uma das paredes e anexando em dois pontos a cerca ao corredor (pt-04 e pt-05). Esta área cercada é utilizada para plantio de árvores de reflorestamento.

O corredor atravessa uma extensa área úmida com dois banhados (ver figura 117c), sendo um deles situado em alargamento do corredor, de 15 m iniciais para 32 m na parte mais larga. Junto dessa área, na margem esquerda, há também um afloramento de uma extensa laje de basalto (ver figura 117d).



Figura 117 - Registro fotográfico do trecho entre os pontos pt-03 e pt-06: a) porteira que dá acesso ao corredor (pt-03); b) segmento inicial do corredor com araucárias no interior do corredor; c) área úmida formando banhado; d) afloramento de laje de basalto
Fotos: a-b) A autora; c-d) Adelson André Brüggemann. 04/05/2008.

Após 580 m de corredor orientado em sentido norte, os muros do caminho mudam o sentido e fazem um ângulo reto no sentido oeste (ver mapa, figura 118). Junto deste ponto, há uma interrupção na taipa com 3,50 m de extensão, onde foi instalada uma porteira de arame farpado (pt-06). Entretanto, a taipa da margem direita continua como limite de invernada ou propriedade.

A partir do pt-06, o corredor segue em encosta com declive, descendo de 980 m de altitude para 920 m (ver figura 119a), até uma drenagem, onde se altera o sentido. A taipa da margem direita foi reformada nesse trecho, principalmente entre os pontos pt-09 e pt-12, observando-se a colocação de novos blocos rochosos com faces lascadas e planas entre rochas naturais de aspecto disforme (ver figura 119b).

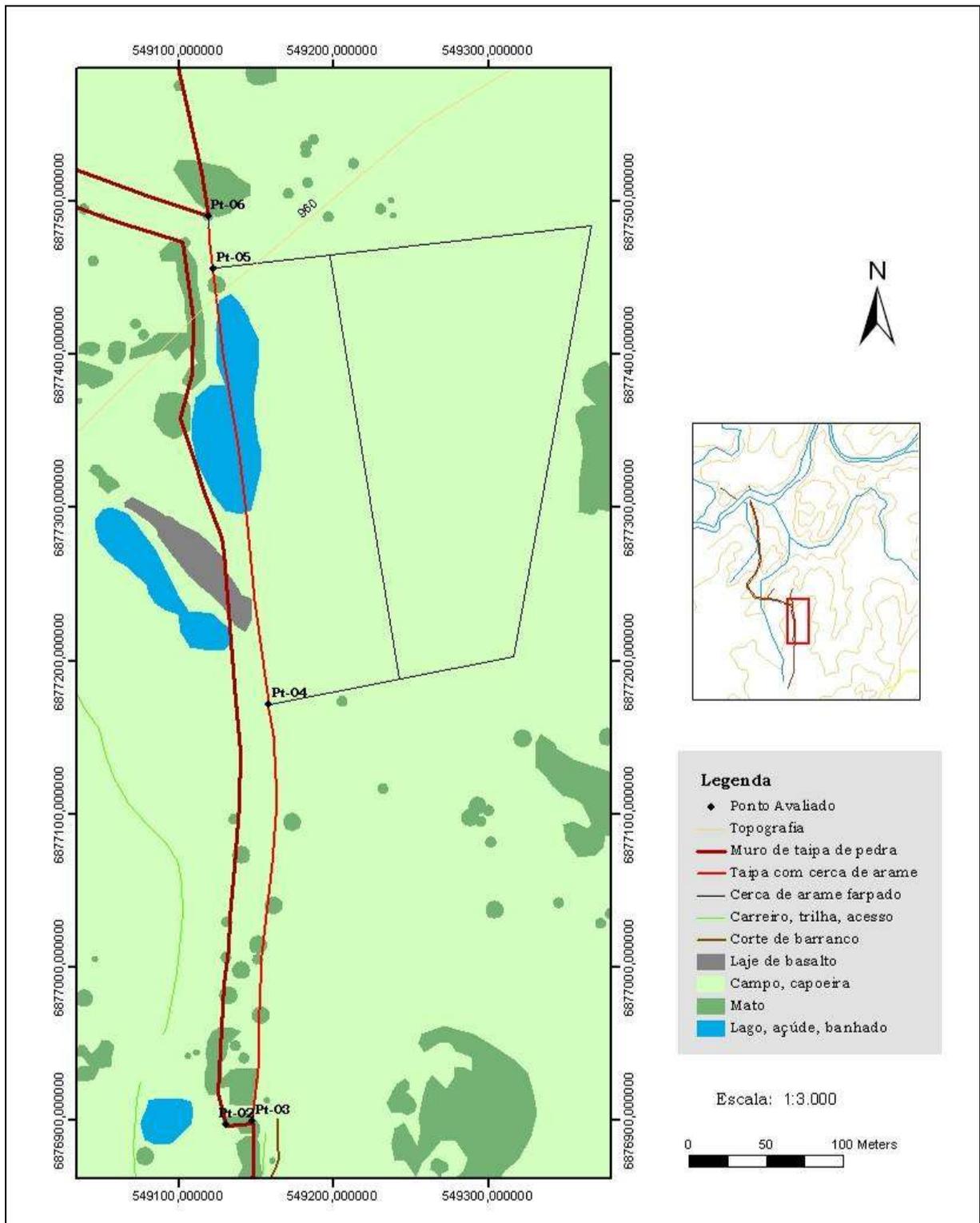


Figura 118 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-02 e pt-06
 Fonte: A autora (2008).

Na sequência do trecho pesquisado, existem várias modificações. Na margem esquerda do corredor a taipa está interrompida por aproximadamente 35 m de extensão, restando somente a base do muro de pedra (pt-07 e pt-08) (ver figura 120).

Nessa área, a trilha que existe no corredor sai do seu interior e passa sobre a base. Na margem direita, há uma porteira de madeira (pt-09), com uma trilha que dá acesso ao corredor (ver figura 119c). As laterais da porteira, onde a taipa foi desmanchada, foram reformadas, apresentando blocos rochosos quadrangulares lascados (ver figura 119d).



Figura 119 - Registro fotográfico do trecho entre os pontos pt-06 e pt-09: a) corredor visto a partir do pt-06; b) segmento inicial do corredor com cerca de arame farpado; c) porteira (pt-09); d) taipa na porteira refeita com blocos lascados (pt-09)
Fotos: A autora. Data: 04/05/2008.

Um pouco mais adiante, uns 20 m, o corredor está fechado por uma taipa de pedra (pt-09) instalada perpendicularmente ao mesmo e com uma porteira (ver figura 121a). A taipa está acabada na parte superior com argamassa de cimento e foi construída com blocos lascados, sendo, assim, mais recente que o corredor (ver figura 121b).

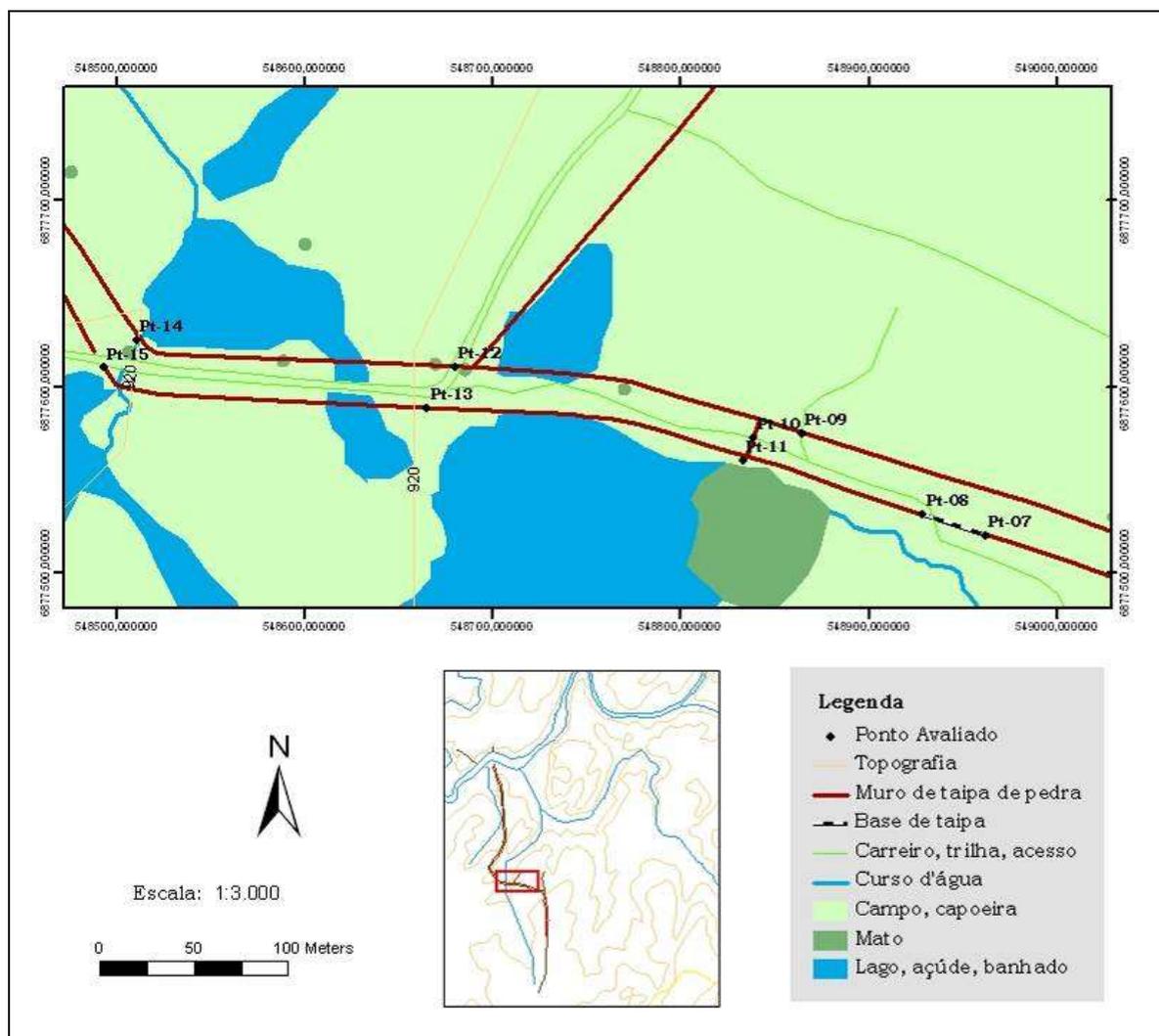


Figura 120 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-07 e pt-15
 Fonte: A autora (2008).

Na margem esquerda do corredor, a taipa foi reconstruída, a partir do pt-11 até o pt-13, numa extensão de 170 m. E na margem direita há um conjunto de mata-burro e porteira (pt-12), distantes 5 m entre si, que dão acesso à sede da Fazenda Mont Serrat (ver figura 121c). Estes dispositivos possuem 4,60 m e 4,00 m de extensão, respectivamente. Junto do mata-burro, há um muro de taipa oblíquo ao corredor. Para drenar o mata-burro, foi construída uma canalização e uma vala paralela à taipa (ver figura 121d).

Ao chegar à baixa vertente, onde cruza um pequeno córrego, o corredor modifica sua orientação geográfica de oeste e segue no sentido noroeste (ver figura 122a). Nesse ponto, a travessia do curso de água passa livremente através das interrupções existentes em ambas as margens da taipa do corredor (pt-14 e pt-15).



Figura 121 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-10 e pt-12: a) muro de taipa de pedra fechando o corredor (pt-10); b) taipa feita a partir de blocos lascados (pt-10); c) mata-burro e porteira (pt-12); d) vala de drenagem do mata-burro, paralelo ao corredor
Fotos: A autora. Data: 04/05/2008.

A abertura da margem direita foi fechada com cerca de arame farpado (ver figura 122b). Enquanto que a taipa da margem esquerda está desmoronada na travessia do córrego (ver figura 122e).

Nessa área, ocorre também a interferência da estrada de acesso à fazenda, que interrompe a taipa da margem esquerda e entra no interior do corredor. Sobre o curso de água, estão instalados a canalização e o aterro (ver figuras 122c e f). No trecho da taipa cortado pela estrada, ainda está visível a base do muro de pedra.

Na sequência, o corredor sobe uma encosta suave e segue em patamar com coxilhas levemente aplainadas, com pouca declividade. No corredor, foram identificadas interrupções na taipa em decorrência da instalação de porteiras (pt-16 e pt-19) (ver figura 123).



Figura 122 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-14 e pt-15: a) corredor em curva, sendo atravessado pelo curso de água (pt-14); b) abertura na taipa da margem direita para a travessia do córrego (pt-14); c) estrada no interior do corredor (pt-15); d) abertura na margem esquerda do corredor para a travessia do córrego (pt-15); e) taipa desmoronada (pt-15); f) canalização e aterro da estrada no interior do corredor
Fotos: A autora. Data: 04/05/2008.

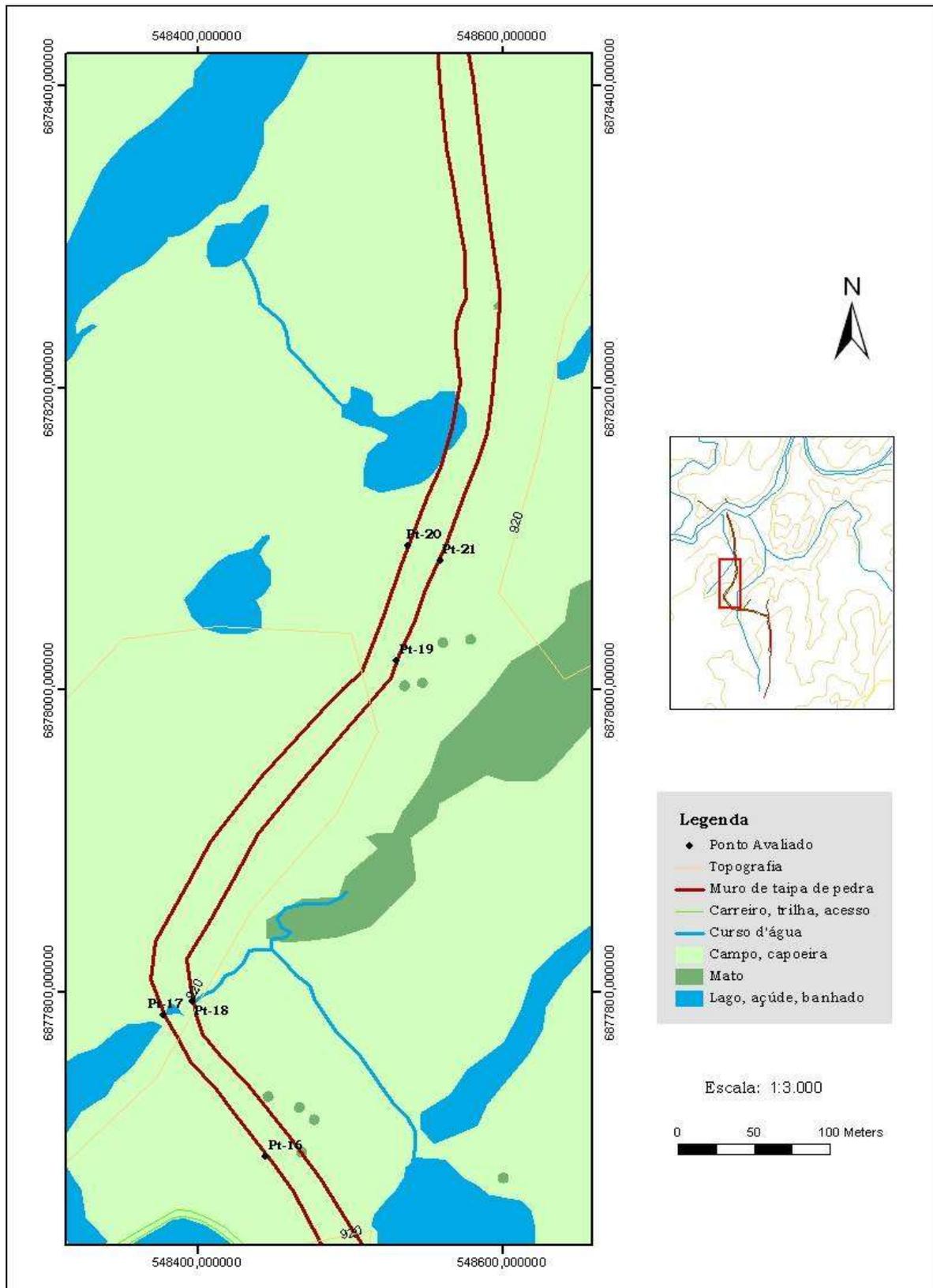


Figura 123 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-16 e pt-20
 Fonte: A autora (2008).

Em locais baixos, nos quais o corredor é atravessado por córregos de água (pt-17 e pt-18), a taipa encontra-se ausente para dar vazão à água (ver figuras 124a

e b) ou, parcialmente soterrada, como na margem direita do corredor (ver figura 124c). Nesse caso, pela pouca altura da taipa, foi instalada sobre este segmento uma cerca de arame farpado (ver figura 124d). Nesse local, o corredor muda o sentido, de noroeste para nordeste, fazendo uma curva para direita.



Figura 124 - Registro fotográfico do trecho D entre os dois pontos pt-17 e pt-18: a-b) área do corredor sendo atravessado por curso de água (pt-17); c-d) taipa na margem direita do corredor parcialmente soterrada pela travessia de um córrego (pt-18)
Fotos: A autora. Data: 04/05/2008.

Além desse tipo de alteração na taipa, registrou-se também uma interrupção em função da instalação de uma porteira para acessar o corredor (pt-19) (ver figura 125a).

Outros dispositivos registrados entre as coxilhas, na baixa encosta, foram os sistemas de drenagem compostos por drenos construídos na base das taipas, para drenar a água de áreas brejosas situadas nas imediações do caminho.

No caso dos drenos localizados (pt-20 e pt-21), ambos paralelos, sendo um na margem direita e outro na esquerda, estes funcionam em conjunto para drenar a água dos banhados que atravessam o corredor e/ou se acumulam no seu interior. Na taipa da margem direita, há dois drenos (pt-21) com formato irregular (ver figura

125b) e, na margem esquerda (pt-20), há um dreno também disforme (ver figura 125c).

A 400 m adiante, há outro dreno (pt-22) na margem direita com as mesmas características ambientais de instalação na paisagem. Neste caso, as águas escoam da margem direita para esquerda, no sentido do declive, em direção de uma pequena vertente que corre na direção do rio Pelotinhas. Este dreno tem formato retangular e foi construído da maneira tradicional, com uma laje de pedra alongada longitudinalmente sustentando o vão por onde escoa a água (ver figura 125d).



Figura 125 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-19 e pt-22: a) porteira no corredor (pt-19); b) conjunto de drenos na margem direita (pt-21); c) dreno na margem esquerda do corredor (pt-20); d) dreno com formato retangular (pt-22)

Fotos: A autora. Data: 04/05/2008.

Acompanhando o corredor por amplo platô com coxilhas suaves, o traçado do caminho desce um longo trecho de encosta (ver figura 127a), com aproximadamente 350 m, até chegar à estrada municipal, onde as taipas do corredor terminam antes da planície da margem esquerda do rio Pelotinhas (ver mapa, figura 126).

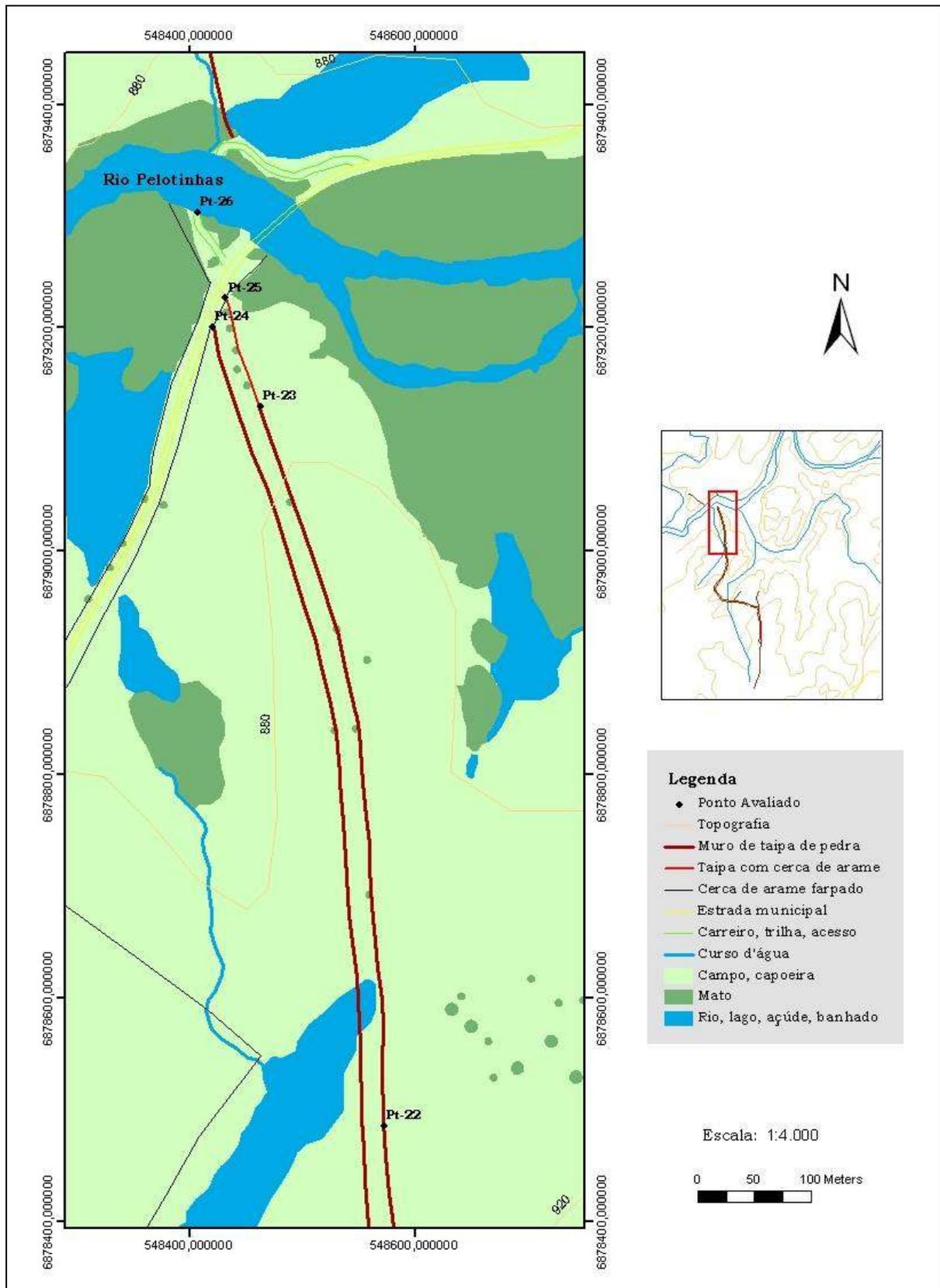


Figura 126 - Mapa dos pontos avaliados no trecho D entre os pontos pt-22 e pt-26
 Fonte: A autora (2008).

Nesse segmento de encosta, a única modificação observada foi o trecho final

da taipa da margem direita, com moirões e cerca de arame farpado (pt-23). Nos últimos 100 m de corredor, observa-se um leito de uma estrada no interior do corredor, formado por corte de barranco com 30 cm em ambas as margens e largura média de 6 m. Como se trata de área de encosta, o solo encontra-se exposto (ver figura 127c). Não foi possível precisar se este trecho foi usado como estrada de rodagem no passado, pois não existem vestígios no restante do corredor que indicassem isso.



Figura 127 - Registro fotográfico do trecho D entre os pontos pt-23 e pt-26: a) corredor descendo a encosta em direção ao rio Pelotinhas; b) taipa em encosta; c) leito de estrada no interior do corredor; d) passo de travessia do rio Pelotinhas
Fotos: a-c) A autora. Data: 04/05/2008; b) Adelson André Brüggemann. Data: 04/05/2008; d) A autora. Data: 16/11/2007.

Os muros de pedra do corredor (pt-24 e pt-25) acabam no corte de barranco da estrada municipal. Acredita-se que a taipa tenha sido destruída quando da abertura ou alargamento da estrada. Como há um grande desnível entre o leito da estrada e o corredor, em razão da grande altura do corte de barranco, não foi possível encontrar vestígios da continuação do corredor. Provavelmente, o corredor deveria chegar próximo à beira do rio, no local de travessia desse curso de água.

Atualmente, o acesso ao corredor encontra-se fechado por cerca de arame farpado instalada no interior do caminho.

A travessia do rio Pelotinhas é realizada em dois pontos nesse local, através da ponte, para os veículos, e no passo, pelos animais que ainda são conduzidos na região.

4. 4. 1 Avaliação e considerações do Trecho D

No trecho D foram analisados e registrados 26 pontos e não foram identificados sítios arqueológicos ao longo das estruturas viárias. As poucas estruturas registradas estão relacionadas principalmente às alterações ou construções realizadas (porteiras, fechamento do corredor com muro e cerca, aterro e canalização) ao longo do corredor, principalmente nas imediações da sede da fazenda.

Apesar disso, tem-se um trecho de corredor muito conservado e visível nas imagens de satélite, com percurso bastante claro e sem alterações de trajeto. Observam-se nitidamente pontos de mudança brusca do corredor, fazendo curvas fechadas ou ângulos retos para mudar o sentido do caminho.

Esse trecho não foi usado como estrada de rodagem no interior do corredor, pelo menos entre a entrada da fazenda e o trecho inicial. Entretanto, nas proximidades da sede da fazenda, esta é acessada por uma estrada passando no interior do corredor em um pequeno segmento.

Em outros pontos, devem passar implementos de trabalho de pequeno porte, tais como tratores, que acessam os campos para transportar sal aos saleiros ou áreas cultivadas. Apesar disso, esse trecho de corredor não deve ter sido usado como estrada de rodagem em sua totalidade.

Em campo, constatou-se que o corredor passa por algumas áreas úmidas, com travessia de córregos, formando áreas propensas a atoleiros, com muita lama. Em poucos pontos foram observados sistema de drenagem do tipo drenos, para escoar a água na base do muro de taipa. Observaram-se também pontos interrompidos na taipa ou soterrados pela passagem desses pequenos cursos de água.

4. 5 CONSIDERAÇÕES DOS TRECHOS ESTUDADOS

A proposta de selecionar segmentos do Caminho das Tropas proporcionou amostras do universo da rede viária existente na área de pesquisa e das estruturas que o formam. Exceto pelo trecho A, os demais são fragmentos de corredores que muitas vezes não têm um início ou fim bem claros, não em termos de delimitação, mas no que se refere a sua inserção no conjunto viário do Caminho das Tropas.

Ao analisar o traçado dos quatro trechos selecionados, pode-se sugerir a existência de múltiplos caminhos ou alternativas de percursos de um mesmo caminho. Esta questão, na esfera regional, só poderá ser melhor esclarecida ampliando as amostras, a fim de mapear os caminhos e corredores existentes em toda a área de pesquisa. Assim, poder-se-á compreender como os segmentos de corredores se articulam, formando o Caminho das Tropas ou uma rota deste, ou ainda conexões do Caminho com lugares ao longo dele.

O segmento A é orientado no sentido sul – norte, formando um eixo do Caminho, no sentido rio Pelotas – Lages. Este traçado é indicado como o principal que atravessava a região dos Campos de Lages, vindo do Rio Grande do Sul em direção a São Paulo. Mas os demais fragmentos apontam outra dinâmica da rede viária local, formando um conjunto de vias, que se ligam a esse eixo, ou subdivisões do Caminho.

Os trechos B e D parecem ser uma continuação do outro, pela sequência e alinhamento do traçado no mapa geral, formando talvez outra rota de caminho no sentido noroeste, ultrapassando o rio Pelotinhas. Este seria talvez outro traçado que se ligava ao eixo sul-norte ou atravessava o Caminho, seguindo em direção a Capão Alto e Campo Belo.

Por outro lado, o segmento C é um fragmento de corredor que segue também no sentido noroeste. Sua relação com o traçado precisa ser melhor investigada, para se determinar se este seria outra alternativa de caminho ou um ramal ligando um lugar ao Caminho.

Comparando-se os quatro trechos estudados do Caminho entre si, não se constata diferenças construtivas ou de assentamento que poderiam indicar hierarquia: trecho principal e ramal. Ambos os segmentos apresentam-se de forma bastante homogênea. Este aspecto de hierarquia da rede viária só poderá ser analisado numa escala menor, quando os caminhos e/ou corredores estiverem cartografados.

As diferentes estruturas apresentadas que compõem o Caminho das Tropas também corroboram a ideia de um Caminho com corredores que se apresentam semelhantes. Contudo, isto não quer dizer que haja um projeto de engenharia ou alguma planificação na sua construção, como se observa na diversidade de acabamentos, dimensões e morfologias identificadas.

Não foram constatadas diferenças entre as estruturas viárias dos trechos B e D, que poderiam se caracterizar como um ramal do Caminho, em relação ao trecho A, ou que dessem ideia de hierarquia das estruturas construtivas: trecho principal e ramal. Todos os trechos analisados apresentam variação de largura do corredor, de estruturas de drenagem, de áreas de alargamento.

O quadro abaixo apresenta, de forma sintética, os trechos do Caminho objeto desta pesquisa com a sua localização, extensão e quantidades de pontos avaliados ao longo de cada trecho.

Trecho do caminho	localização	Extensão	Nº de pontos avaliados
Trecho A	Rio Pelotas - Bodegão	13.950 m	166
Trecho B	Faz. Cipó – Fazenda São Luis	4.089 m	22
Trecho C	Capela São Jorge – Faz. Capoeirinha	1.818 m	27
Trecho D	Faz. Mont Serrat – Rio Pelotinhas	3.700 m	26
total	-	23.557 m	241

Quadro 15 - Trechos do Caminho das Tropas estudados e quantidade de pontos levantados
Fonte: A autora (2008).

Os subtrechos A1, A2, A3 e A4 do trecho A demonstram a escolha por um terreno sem a passagem de córregos e vertentes de água, o que ocorre em alguns pontos da estrada municipal na outra face do morro, conforme mapa em 3D (ver figura 48).

Os trechos B, C, D e o subtrecho A5, assemelham-se na sua instalação, seguindo o compartimento topográfico menos acidentado nos campos de altitude ondulado pelas coxilhas, alterado somente pela travessia dos vales ou cursos de água.

Nos trechos estudados, principalmente no subtrecho A5, as interrupções originais ou mais antigas, excluindo-se porteiras atuais, geralmente sinalizam a existência de uma tapera, ou seja, remanescentes de uma unidade residencial existente ao longo do caminho e, na maioria das vezes, tendo estruturas de mangueiras ou outras de taipa de pedra, anexas ao corredor.

Os sítios arqueológicos, ao longo dos corredores de taipa de pedra do Caminho, funcionavam em conjunto como uma grande teia formada pela rede viária e os diversos pontos de ocupação, mostrando como esse espaço foi ocupado no passado.

Constatou-se que os corredores que não apresentaram leito de estrada de rodagem de veículos motorizados, ou vestígios de terem sido utilizadas para tanto, não apresentaram áreas de corredores soterrados, com muros de taipa abaixo do nível da estrada atual. Este é um efeito exclusivo do uso dos corredores com a instalação de estradas atuais no seu traçado.

Os corredores tinham dupla finalidade no período do tropeirismo: serviam de cerca e também de cercado. Era só fechar as extremidades de um trecho que o piquete estava pronto. Contudo, atualmente, em muitos casos, os corredores se confundem com muros que limitam a propriedade privada do espaço público da estrada.

Este capítulo apresentou e descreveu os vestígios arqueológicos mapeados referentes aos quatro trechos do Caminho analisados a partir do percorrimto e do registro dos pontos de avaliação. No capítulo seguinte, dar-se-á continuidade, discutindo as estruturas identificadas e confrontando com os dados de cunho histórico apresentados no capítulo 3, procurando responder às questões referentes à construção, uso, implantação na paisagem, autoria, cronologia, entre outras.



Foto: HERBERTS

**5 ANÁLISE DAS ESTRUTURAS REMANESCENTES
DO CAMINHO DAS TROPAS NA PAISAGEM:
DISCUSSÃO E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS**

5 ANÁLISE DAS ESTRUTURAS REMANESCENTES DO CAMINHO DAS TROPAS NA PAISAGEM: DISCUSSÃO E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

Caminhante, não há caminho, o caminho é feito ao andar. Ao andar se faz o caminho e ao olhar para trás, se vê a senda que nunca se vai voltar a trilhar. Caminhante não há caminho, somente rastros no mar.

Antonio Machado

As estratégias adotadas para a abertura, construção e manutenção do traçado do Caminho das Tropas implicaram um grande conhecimento das condições ambientais, tais como relevo, hidrografia, dentre outras. Os construtores conheciam bem o terreno e as necessidades para cada trecho.

A análise dos vestígios materiais do uso do Caminho corrobora essa ideia e explica que o percurso sofreu alterações em determinados trechos em decorrência dos obstáculos que impossibilitaram ou dificultaram seriamente a passagem dos animais.

A fotointerpretação das ortofotocartas e dos levantamentos planialtimétricos proporcionou uma noção prévia das estruturas viárias e dos vestígios arqueológicos e arquitetônicos em elevação ainda existentes.

As observações *in loco* foram decisivas para a identificação das estruturas visualizadas nas imagens de satélite, cujas tipologias nem sempre eram passíveis de identificação. Além disso, para as áreas de cobertura vegetal densa não havia nenhum tipo de informação visual que servisse de referencial.

Um dos primeiros problemas a ser resolvido era a identificação do percurso original do trecho A, ou seja, o Caminho antigo na porção que ligava o sítio arqueológico das estruturas de mangueiras do Registro Santa Vitória (SC-PQ-04) ao platô onde há os corredores de taipa de pedra.

Atualmente, este sítio é acessado pela estrada municipal LGS-050 que,

mesmo em suas melhores condições, não é trafegada por veículos de passeio. A via possui vários trechos longos de encostas íngremes e úmidas, tornando-se escorregadios e enlameados na maior parte do tempo. Além disso, há curvas fechadas e longos trechos em aclive ou declive acentuados. Estas características a tornam praticamente inacessível, somando-se a isto o fato de localizar-se dentro de uma propriedade privada.

A estrada municipal é raramente utilizada e somente por veículos com tração 4 x 4, como jipeiros que fazem trilhas, pilotos de *motocross* e pessoas que visitam ou mesmo atravessam o Passo Santa Vitória, chegando a pé ou a cavalo. Neste passo do rio Pelotas, não existe qualquer tipo de balsa ou embarcação similar para a sua travessia. Não há também ponte que dê acesso ao município de Bom Jesus (RS), situado na margem direita do rio Pelotas.

A travessia continua sendo feita como no passado: a nado ou em canoa de pequeno porte, tais como os caiaques. Isto explica e justifica o pouco uso da atual via, bem como do antigo Caminho, quando o mesmo entrou em desuso.

Comparando a estrada atual e o trecho do percurso antigo do Caminho das Tropas no mapa (ver figura 47), percebem-se claramente as diferenças de instalação e traçado. O segmento do Caminho antigo busca sempre uma encosta menos íngreme e acidentada, ou seja, tem seu traçado instalado no local mais propício para o trânsito das tropas de animais. No mapa, pode-se constatar nitidamente a variabilidade das cotas altimétricas, que oscilam do nível do rio, em 685 m, para o platô, em 1.000 m. Essa informação era fundamental para vencer a subida da encosta sem esforços dispendiosos.

O conhecimento do compartimento topográfico facilitou a escolha do melhor traçado do Caminho entre o local do sítio arqueológico (SC-PQ-04) e o platô, seguindo o ponto mais apropriado da encosta, pois à medida que a subida/aclive é menos íngreme, há somente uma curva fechada mudando o sentido do percurso. Já na estrada municipal há várias curvas bastante acentuadas para vencer o relevo mais abrupto da outra encosta.

A hidrografia também foi um aspecto observado na abertura do Caminho antigo neste local, pois este não atravessa nenhum ponto de drenagem na encosta, seguindo na maior parte do percurso em topo do divisor de águas, passando entre os cursos de água. Por outro lado, a estrada municipal atravessa pelo menos três vertentes, o que a torna bastante úmida e com lama.

A análise dos quatro trechos amostrais de corredores ou resquícios do Caminho das Tropas propiciou o conhecimento detalhado dos vestígios materiais

remanescentes, possibilitando a comparação entre os trechos e a busca da compreensão de como foram construídos, utilizados e/ou modificados, formando a atual paisagem da região dos Campos de Lages.

Partindo do pressuposto de Juillard (2007), no qual um sítio arqueológico compreende a menor unidade de estudo dos arqueólogos, o Caminho seria “un ‘complexe’ architectural constitué de différents sites”. Dessa forma, um caminho ou sítio, pode ser dividido por unidade arquitetônica homogênea. “C’est l’agrégation à l’ensemble et l’agencement de ses structures entre elles qui donne son importance et sa singularité à l’ensemble.” (JUILLARD, 2007).

Dessa forma, o Caminho das Tropas foi decomposto nas suas unidades arqueológicas / arquitetônicas, ou seja, nas estruturas viárias que o formam, buscando analisar o conjunto de artefatos de forma homogênea dentro do contexto de cada trecho analisado, procurando apresentar suas principais características, tais como construção ou formação, materiais empregados, morfologias, dimensões, compreendendo assim a sua instalação na paisagem.

Os vestígios arqueológicos mapeados são resquícios de elementos construtivos (corredores, drenos, calçada) ou marcas de ações como as sendas ou trilhas formadas pelo desgaste do solo em função do trânsito das tropas de animais, dos efeitos erosivos do solo e da ação das chuvas.

Dentre os vestígios arqueológicos existentes identificados e as estratégias adotadas no percurso do Caminho das Tropas, serão apresentadas e analisadas neste capítulo as estruturas viárias remanescentes e a sua relação com o ambiente local, construindo dessa forma a noção da paisagem do Caminho na atualidade.

5. 1 CORREDOR COM MURO DE TAIPA DE PEDRA

Os muros ao longo da História serviram para: defender / muralhas; proteger / diques; abrigar / abóbadas; transportar / aquedutos; conter / de suporte; significar / pirâmides ou arcos de triunfo; demarcar / vizinhança; decorar / volutas; suportar / Schinkel; evocar / Mies; ver por / casa da mãe do Corbusier; serem vivos / Vila Adriana; receber / esculturas do Parthenon; subir / descer / escadas; ventilar / chaminés do Palladio; passar / pontes. (CASELLA, 2003, p. 6).

Os corredores são estruturas formadas por dois muros paralelos construídos

em taipa de pedra¹⁸⁰ sem qualquer tipo de rejunte, encaixadas à seco. Segundo Silva (2006, p. 131), estas estruturas se caracterizam como “[...] uma rota delimitada por duas linhas paralelas que ainda hoje marcam imponentemente a paisagem dos espaços onde foram estruturadas”.

O significado da palavra “corredor” remete a uma passagem interna, como uma galeria, mas em superfície. O corredor tem o papel de permitir a circulação de pessoas e animais num espaço delimitado, funcionando como uma servidão pública, ou seja, uma passagem para o uso público num terreno que poderia ser de propriedade privada. Trata-se de um espaço de transição, de passagem.

Em nenhum estudo de caminhos encontrou-se referência que indicasse a existência de corredores, exceto no trabalho de Silva¹⁸¹ (2006) que aborda outro trecho do Caminho das Tropas, em Bom Jesus (RS). De acordo com a revisão dos estudos arqueológicos sobre caminhos apresentada no subcapítulo 2.2, somente há menção ao uso de muros de pedra em caminhos.



Figura 128 - Muro de pedras no Caminho Novo, trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto
Fonte: Assis *et al.* (2007, p. 11, figura 12).

Na pesquisa arqueológica do Caminho Novo foram observadas estruturas de muros relacionadas a peitoris:

¹⁸⁰ Taipa é o nome pelo qual é conhecido popularmente o muro feito de pedras, sem uso de qualquer outro material para a sua construção. É muito comum na região sul do Brasil, especialmente nos Campos de Cima da Serra do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

¹⁸¹ Sobre os resultados da pesquisa de Silva ver o subcapítulo 2.2.

Em alguns casos, os arrimos de pedra são complementados por peitoris ou muros que, excepcionalmente, podem conter drenos. Em um dos trechos resgatados, os arrimos apresentam cerca de 0,85 m de largura por 0,85 m de altura, sendo complementados, na parte superior, por muros que atingem até 2,00m de altura. Estes muros cumpriam a função de proteger as tropas que circulavam pelos caminhos. (ASSIS *et al.*, 2007, p. 11).

Todavia, esses muros têm relação com a construção de arrimos e corte, sendo o prolongamento do arrimo sobre a superfície da margem do caminho. Apesar de os muros de pedra terem morfologicamente a mesma aparência e serem construídos, ao que tudo indica, também com pedra sobreposta a seco, ou seja, sem qualquer tipo de material de liga entre as rochas (ver figura 128), possuem função completamente distinta dos corredores com muros de pedras como os estudados no Caminho das Tropas na Coxilha Rica. Os muros do Caminho Novo funcionam como parapeito ou muro de proteção em uma encosta abrupta.

Juillard (2007), referindo-se aos distintos elementos que constituem um caminho, menciona um importante aspecto relativo à configuração do terreno atravessado, no que se refere às diferenças funcionais entre muros de contenção e muros laterais:

[...] lors de la création d'un chemin sur pente, le mur de soutènement; retenant le remplissage de la voie de circulation; est indispensable à celui-ci. Le mur de contention; retenant les déblais projetés de l'amont sur la voie de circulation; n'est qu'un élément de confort, pour le bien-être des utilisateurs. Ce même mur de contention peut devenir un élément indispensable lorsque le chemin traverse une zone de chute de matériaux qui pourrais obstruer la voie de circulation. De même, les murs latéraux d'un chemin de plaine sont superflus à celui-ci; leur utilité est à rechercher ailleurs: limitation de l'espace dévolu aux voyageurs, évoluant dans un espace semi-domestiqué. (JUILLARD, 2007).

Tal acepção se ajusta à ideia de que os corredores construídos com muros de pedra paralelos têm a função de delimitar, conduzir o que transita no seu interior, separando daquilo que existe nas áreas do seu entorno.

Os corredores na região da Coxilha Rica foram registrados entre o rio Pelotas e a malha urbana de Lages, porém ausentes no trecho seguinte do estudo, entre Lages e Correia Pinto. Todavia, os corredores não são observáveis em toda a extensão do planalto meridional sul brasileiro, atravessado pelo Caminho das Tropas.

A ocorrência dos corredores tem sido observada somente nas regiões correspondentes aos Campos de Lages e os Campos de Cima da Serra, em porções específicas dos municípios de Lages, em Santa Catarina, e em alguns municípios do Rio Grande do Sul. A questão da existência dos corredores numa área específica será abordada mais adiante, na tentativa de se explicar as possíveis razões para tal

fenômeno.

Num primeiro momento, serão analisadas as principais características observadas e registradas em campo, confrontando com os resultados obtidos por Silva (2006) no estudo dos corredores do Caminho das Tropas em Bom Jesus.

A dimensão e a extensão dos corredores nos campos chamam a atenção e a sua instalação na paisagem é adaptada à topografia, numa relação perfeita com o relevo das coxilhas. A extensão dessas imensas servidões pode ser observada num registro fotográfico feito em cavalgadas que ocorrem na região (ver figura 129).

Nestas imagens, percebe-se que uma comitiva formada por aproximadamente sete cavaleiros e/ou animais é bastante pequena em relação ao tamanho dos corredores. As imagens demonstram que a necessidade de corredores tão largos deve estar diretamente relacionada à quantidade de animais que por ali transitavam no passado.

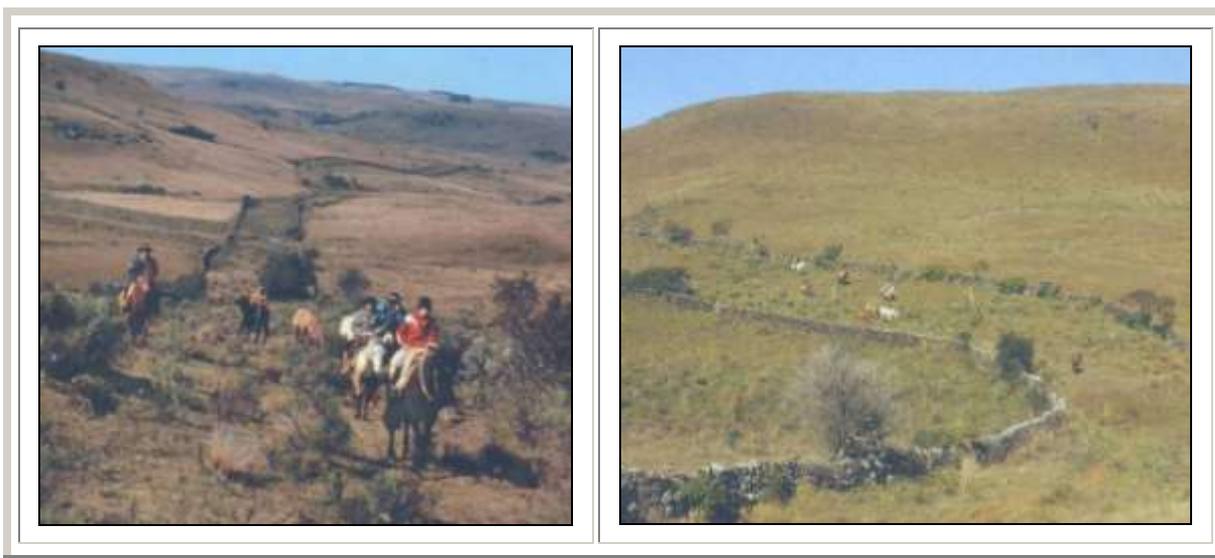


Figura 129 - Registros fotográficos de cavalgadas nos corredores: a) Comitiva a cavalo marchando pelo corredor, no trecho B; b) Marcha por um trecho de corredor na Coxilha Rica
Fotos: Werner Zotz (In: KAISER, 2006, p. 57 e 62).

Os estudos realizados para a proposta de criação da Área de Preservação Ambiental Coxilha Rica – APA, pelo Instituto Coxilha Rica (ICR, 2007), têm como delimitação a porção do território situada entre os rios Pelotas, Pelotinhas e Lavatudo. Este estudo levantou 137 km de corredores com uso de receptor de GPS e do *software Trackmaker*, mapeando as estruturas viárias (acessos principais, vias secundárias, corredores) (ICR, 2007, p. 275-277).

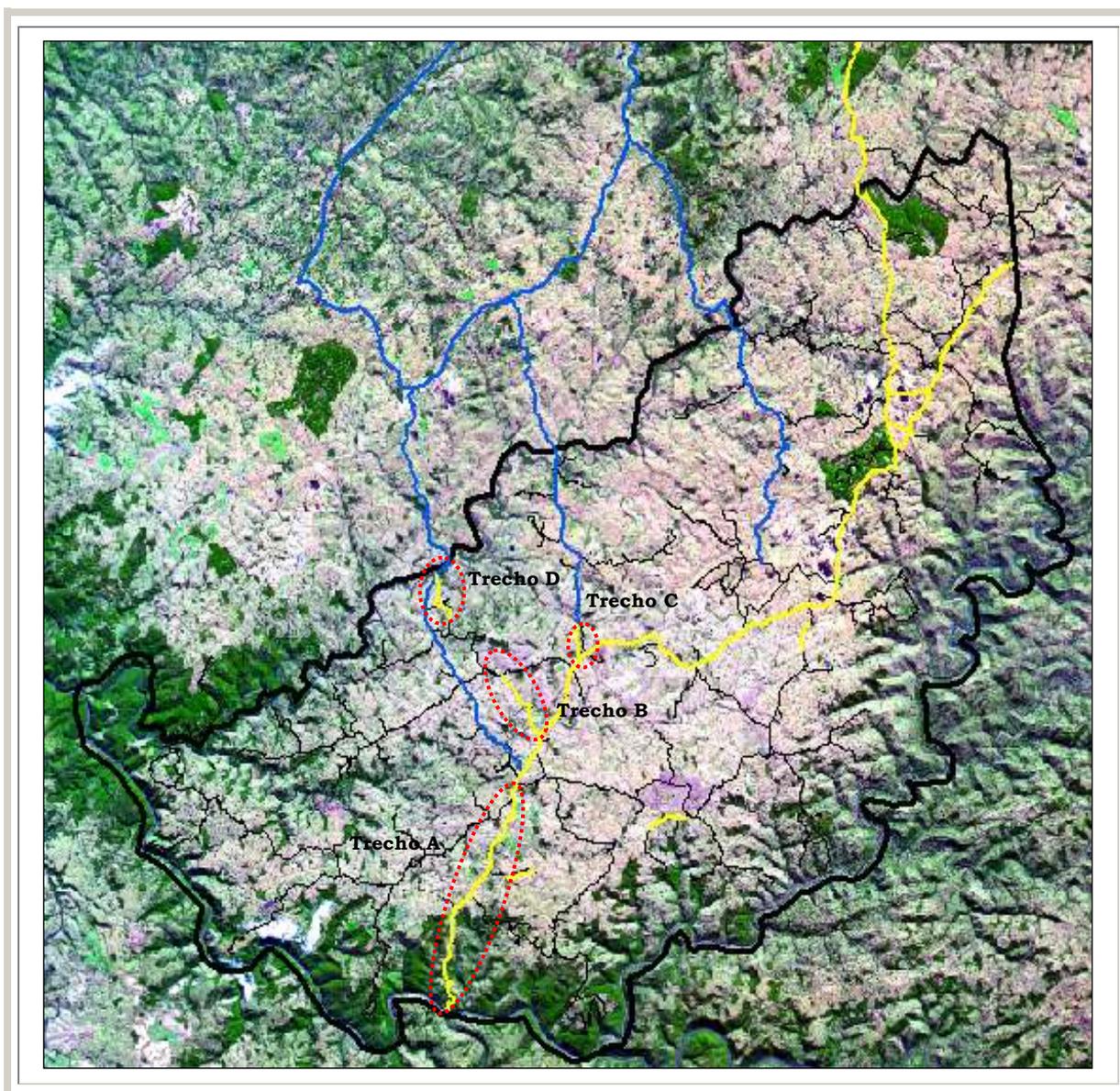


Figura 130 - Mapa da área da proposta da APA Coxilha Rica, sinalizando o acesso principal (traço em azul), as vias secundárias (traço em preto) e os corredores (traço em amarelo), identificando os corredores estudados nesta pesquisa (tracejado em vermelho)

Fonte: ICR (2007, p. 278). Arte gráfica: A autora (2009).

A figura 130 apresenta o mapa da área da APA Coxilha Rica, com a rede viária mapeada pelo levantamento. Com relação ao mapa especificamente, foram identificados os quatro trechos do Caminho investigados nesta pesquisa. Como se observa na imagem, há um corredor com eixo principal, sentido sul-norte, mas não existe um corredor principal, no qual os demais trechos de corredores desembocam. Na porção norte, observa-se que o corredor se subdivide em dois, seguindo dois traçados distintos.

Por outro lado, é importante observar os diversos fragmentos de corredores espalhados pela área, em direção leste ou oeste, e que, *a priori*, não estão

conectados entre si e nem com um eixo principal, mas que devem se constituir em segmentos de uma mesma rota.

Apesar disso, esses dados precisam ser relativizados e verificados com bastante acuidade e precisão, pois o trecho A percorrido e levantado na presente pesquisa não é formado em toda a sua extensão por um caminho com corredor delimitado por muros de taipa de pedra em ambas as margens, conforme apresentado na figura 130.

Nos 23.557 m de caminho analisado, foram registrados, aproximadamente, 16.431 m de corredores, conforme apresentado no quadro 16. Os trechos B e C são todos compostos por corredores em toda a sua extensão. Por outro lado, o trecho A possui trechos intermitentes com corredor e outros com muro em apenas uma das margens.

No caso do trecho A, dos 13.950 m percorridos, 7.564 m apresentaram corredor, ou seja, quase a metade do segmento não possui o Caminho delimitado em ambas as margens com muros de taipa de pedra.

No trecho D, o segmento inicial não é todo formado por corredor, tratando-se de um percurso com muro somente em uma das margens, com extensão de 740 m, apresentando assim 2.960 m de corredor.

Trecho analisado	Extensão total do trecho	Extensão de corredor
Trecho A	13.950 m	7.564 m
Trecho B	4.089 m	4.089 m
Trecho C	1.818 m	1.818 m
Trecho D	3.700 m	2.960 m
Total	23.557 m	16.431 m

Quadro 16 - Relação dos trechos analisados com a respectiva extensão dos trechos e a proporção de corredor

Fonte: A autora (2009).

As variáveis ambientais que influenciaram as escolhas dos locais de instalação dos corredores são de duas ordens principais: o compartimento topográfico com relevo menos inclinado e a disponibilidade de água.

Na maioria das vezes, foi observada a predominância dos corredores em áreas de campo aberto com relevo mais plano ou suavemente ondulado, buscando prioritariamente áreas de maior altitude como o topo das coxilhas ou passando entre elevações do terreno, em meia encosta.

A construção dos corredores acompanha a ondulação do terreno, procurando

desviar de aclives/declives muito íngremes, às vezes fazendo curvas bruscas no traçado para vencer encostas abruptas ou evitar locais de difícil trânsito. A escolha de trajeto considerou o cruzamento por áreas de melhor trânsito para os animais, procurando poupá-los do desgaste físico durante a condução pelos corredores.



Figura 131 - Vista geral dos corredores em áreas de campo aberto e sobre as coxilhas onduladas
Fotos: Ricardo Almeida. Data: 21/07/2003. Acervo: 11ªSR/IPHAN/SC.

Muitos corredores seguem por vários quilômetros sem haver uma interrupção e, conseqüentemente, sem outra opção de rota. Portanto, ao adentrar em um corredor só restavam as alternativas de seguir em frente ou retornar. Sendo assim, esse tipo de caminho precisava necessariamente dispor de locais fundamentais para as jornadas das tropas de muares, cavalares e vacuns: pontos de aguada e pastagem, rotas de melhor trânsito e pontos de parada para descanso ou pouso.

Outro fator determinante na escolha do traçado dos corredores era a disponibilidade de recursos hídricos, tanto para as áreas de pouso, quanto para a aguada dos animais em viagem. Dessa forma, muitos corredores anexaram áreas brejosas ou com acúmulo de água como fonte de abastecimento para os animais em trânsito. Esta era uma das condições fundamentais para a sobrevivência da tropa e o êxito da viagem.

Nesse sentido, em vários locais foram observados pontos em que o corredor passa entre áreas de banhados, não os evitando, o que poderia ser facilmente contornado subindo o traçado mais para a meia encosta ao invés de passar na baixa encosta naquela área. Outra opção observada foi a inserção da extremidade de um banhado no interior do corredor.

Analisando as dimensões registradas nos pontos de avaliação dos corredores, pode-se inferir e discutir os dados referentes à largura dos corredores, à altura e à

base das taipas, assim como à variabilidade encontrada nos diversos trechos de corredores estudados.

Confrontando os pontos avaliados ao longo dos quatro trechos de corredores, onde foi medida a largura das construções, pôde-se avaliar a variação das dimensões obtidas no gráfico 1. Salienta-se que dos 241 pontos de avaliação, somente 129 apresentaram dimensões consideradas válidas, pois as demais são de locais sem corredor, de outros tipos de estruturas ou de pontos com somente taipa em uma margem, motivo pelo qual as demais medidas foram excluídas do cômputo geral¹⁸².

Nos trechos de corredores analisados, as estruturas apresentaram uma largura que variou de 11 m a 34 m, largura mínima e largura máxima respectivamente, conforme o gráfico 1. Estas medidas excetuam as áreas de alargamento laterais que serão analisados em detalhe em outro item deste capítulo. Neste gráfico, constatou-se a grande variação da largura de um corredor dentro de um mesmo trecho, estando a maioria das medidas das larguras entre 17 m e 21 m.

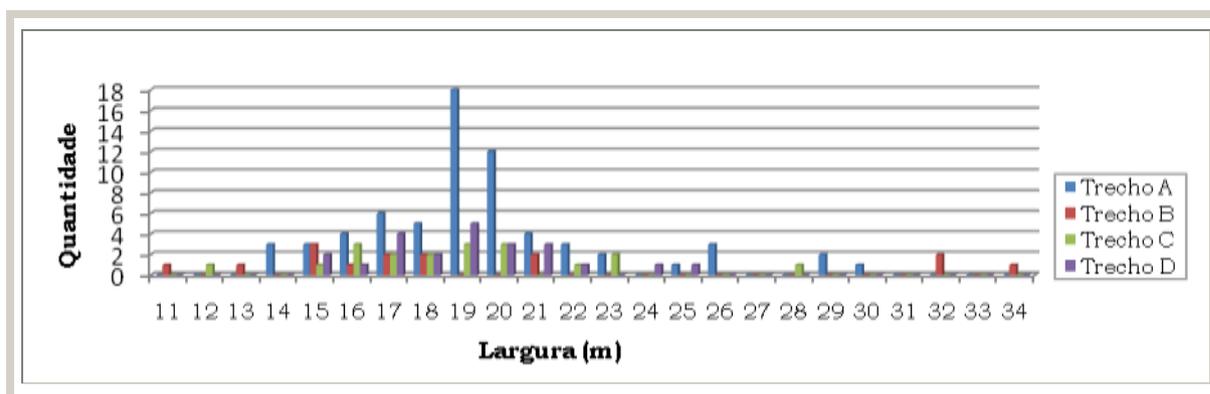


Gráfico 1 - Variação da largura do corredor nos trechos A, B, C e D
Fonte: A autora (2009).

Apesar disso, analisando-se os trechos individualmente e comparando a largura mínima, máxima e média¹⁸³ dos corredores entre os diversos trechos estudados, observa-se que há pouca variação entre as medidas¹⁸⁴ mínimas e máximas.

¹⁸² As medidas de largura do corredor foram anotadas nos pontos de avaliação dos trechos do Caminho. Portanto, tratam-se de medidas com frequência aleatória, sem um espaçamento regular.

¹⁸³ Largura média foi obtida pela soma das medidas válidas, excetuando-se os alargamentos, dividindo pelo número de medidas obtidas.

¹⁸⁴ O valor das medidas de largura foram arredondadas em números inteiros para facilitar o estudo e obtidas com uso da ferramenta métrica do programa *ArcGis* sobre os corredores visualizados nas imagens de satélite.

Para os corredores situados em Bom Jesus (RS), Silva (2006, p. 133) constatou que as maiores variações de largura foram entre 13 m e 46 m, sendo que a largura máxima deve estar relacionada a uma área de alargamento. Portanto, tais medidas se assemelham às obtidas nesta pesquisa.

Conforme o apresentado no gráfico 2, a largura mínima do corredor encontra-se entre 11 m e 15 m; a máxima entre 25 m e 34 m; e a média entre 19 m e 20 m. Portanto, estas medidas demonstram que a grande variabilidade na largura é constante nos quatro trechos de corredores analisados, mas a média da largura tem uma diferença mínima.

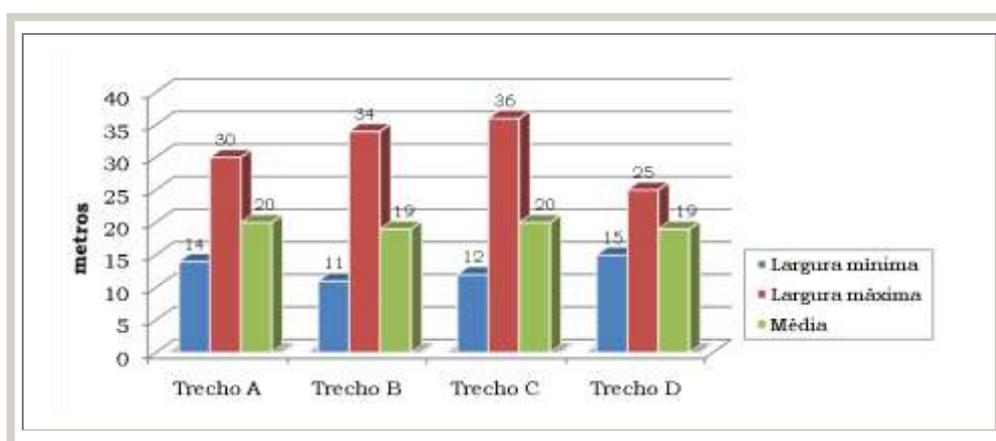


Gráfico 2 - Medida da largura mínima, máxima e a média dos corredores por trecho
Fonte: A autora (2009).

Outro dado a ser considerado na análise dos corredores é a maneira como os muros de taipa foram construídos. Segundo Casella (2003, p.6), “um muro em senso comum é um conjunto de pedras em altura”. Todavia, os materiais empregados e as técnicas construtivas podem variar de sociedade para sociedade, de região para região, segundo diversas variantes a serem consideradas, tais como a disponibilidade de matéria prima, a tecnologia, o uso e a função, o ambiente, etc.

A técnica de edificação das taipas antigas¹⁸⁵ é a mesma, ou seja, com a sobreposição de blocos de rochas à seco sem o uso de material aglutinante. Trata-se de uma tecnologia que exige muita habilidade e técnica de quem a constrói. Esta tecnologia de construção do muro de taipa de pedra é denominada tecnicamente de alvenaria de pedra seca, também conhecida em Portugal como alvenaria insossa. Conforme Casella (2003, p. 27):

¹⁸⁵ Atualmente, se observa o uso de argamassa (cimento, areia, etc.) na manutenção de taipas de pedras e na construção de novas.

[...] é uma técnica que dispensa o uso da argamassa na ligação das pedras entre si, tendo se desenvolvido principalmente nas zonas onde a cal era escassa. Apesar de se poder aplicar este termo técnico a toda e qualquer alvenaria de pedra que não utilize argamassas de ligação, vulgarmente ela é associada à alvenaria de pedra irregular. Para obviar à menor coesão da parede, conseqüente da falta de argamassa de assentamento, esta técnica requer uma boa execução no travamento das pedras entre si através do encaixe cuidado das pedras e da utilização dos escassilhos¹⁸⁶.

A matéria prima empregada na construção das taipas dos corredores é o basalto, rocha de origem vulcânica e bastante abundante no planalto meridional, muito empregada também na construção de outras estruturas na região como mangueiras, currais e edificações.

De acordo com os estudos apresentados por Casella (2003, p. 17), o basalto, por ser uma rocha de origem eruptiva, apresenta má aderência à argamassa. Talvez por isso, a técnica original da taipa não utilize qualquer tipo de liga.

Os construtores de taipas eram conhecidos como “taipeiros”¹⁸⁷. O estudo que está sendo realizado sobre a cultura imaterial na região tem abordado o ofício do taieiro e a maneira tradicional como ainda se constroem as taipas (PEIXER; VARELA, 2009).

Segundo a pesquisa, os taieiros coletam os blocos rochosos, pegando tudo o que há no campo, pois a qualidade das pedras é bastante homogênea. Depois de levar até o local onde será construída, fazem a seleção das pedras por tamanho, classificando-as.

Conforme o escritor Marcio Camargo Costa¹⁸⁸, quando necessitavam transportar as rochas usavam uma zorra¹⁸⁹ puxada a boi ou um couro para arrastar. Entretanto, de acordo com o estudo, os dados obtidos junto aos taieiros atuais não têm indicado o uso desses equipamentos, indicando que pegam as rochas nas proximidades de onde estão construindo (*ibid.*). Talvez a zorra ou o couro fossem usados no passado para transportar grandes blocos rochosos usados no alicerce das casas-sedes de fazenda, construídas em taipa de pedra.

Seguindo o processo construtivo, as taipas são edificadas diretamente sobre

¹⁸⁶ Escasilho é um pequeno fragmento de coisa partida, na alvenaria de pedra seca significa as lascas de pedras usadas para calçar as pedras de diversos tamanhos, arrumadas umas sobre as outras (INBI-SU, p. 3).

¹⁸⁷ Taieiro é o nome dado ao ofício do profissional responsável pela construção das taipas. Em estudo recente sobre a cultura imaterial, nas entrevistas com os taieiros, ofício ainda exercido na Coxilha Rica, constataram que o ofício é passado de geração para geração, sendo 90% dos entrevistados negros. Por isso, acreditam que a atividade tenha sido exercida pelos escravos e ex-escravos na região (PEIXER; VARELA, 2009).

¹⁸⁸ Entrevista no vídeo “Caminho das Tropas” (In: SARTORI, 2004).

¹⁸⁹ Zorra: Espécie de forquilha ou tronco bifurcado para arrastar pedras.

o solo, sem cavar a terra para fazer um alicerce. Inicialmente, alinham-se as pedras, colocando-se os blocos maiores e fazendo uma base com largura maior, em torno de 70 cm. À medida que sobe, a largura vai reduzindo, assim como o tamanho das pedras, tendo ao final em torno de 50 cm de largura superior e 1 m de altura.

Quando necessário, lascam o bloco para melhor encaixe. Para alinhar os blocos, os taapeiros atuais não utilizam qualquer instrumento do tipo prumo ou esquadro, “alinham no olho” (*ibid*).

Os instrumentos usados no passado, conforme Costa¹⁸⁸, eram o marrão¹⁹⁰, o avental de couro, o esquadro¹⁹¹ e a alavanca¹⁹². Atualmente, os taapeiros somente utilizam o marrão e uma alavanca feita de qualquer material para erguer ou consertar as taipas.

Conforme Costa¹⁸⁸, há dois tipos de taipa de pedra empregadas na região da Coxilha Rica:

- a) Taipa mais simples, de campo, chamada de crivo, feitas de pedras brutas empilhadas e usadas para delimitar áreas maiores; e
- b) Taipa mais trabalhada, nas quais as pedras são cortadas, calçadas, usadas em mangueiras, nas fazendas ou em limites elaborados.

Partindo dessa classificação, poder-se-ia dizer que as taipas dos corredores são do tipo taipas de campo. Contudo, na análise dos corredores encontraram-se diversos tipos de taipa de pedra, segundo o acabamento, solidez e tipo de bloco usado, mostrando que não há uma uniformidade na construção do muro.

Um mesmo trecho de corredor apresenta taipas com aparências e acabamentos diferentes. Isso indica que não houve um projeto que uniformiza e planifica a construção dos corredores. Além disso, é necessário levar em conta que as taipas dos corredores não foram necessariamente edificadas na mesma época e pelo mesmo artífice, assim como algumas taipas podem ter sido reformadas.

Dentre os tipos de taipa, há aquela mais elaborada, que tem aspecto bastante sólido, bem feita, com blocos assentados sem espaços vagos, com uso de rochas bem selecionadas e com encaixe quase perfeito, sem, contudo, usar a técnica de talhar ou lascar a pedra. Na maioria das vezes, possui cobertura de uma espécie de cumeeira feita com uma rocha alongada e instalada longitudinal sobre a

¹⁹⁰ Marrão: Tipo de martelo grande para quebrar pedras.

¹⁹¹ Esquadro: Instrumento usado para medir ângulos retos e tirar linhas perpendiculares.

¹⁹² Alavanca: Barra de ferro ou madeira usada para mover ou levantar pesos.

base superior da taipa, cobrindo-a e fechando-a, funcionando com uma espécie de “telha cumeeira” no muro.



Figura 132 - Taipa bem elaborada com bom acabamento, com cobertura e alinhamento reto: a) trecho A, pt-59; b) trecho A, pt-153; c) trecho A, pt-139 – 141 (escala de 1 m)
Fotos: a) Adelson André Brüggemann. Data: 04/02/2008; b) A autora. Data: 05/02/2008; c) Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008.



Figura 133 - Taipa com aspecto simples, sem acabamento superior e não muito sólida: a) pt-117-120, trecho A; b) trecho C, pt-01; c) trecho A, pt-107
 Fotos: a-b) A autora. a) Data: 05/02/2008; b) 01/05/2008; c) Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008.

O acabamento superior observado em muros de boa aparência e solidez, nos corredores prospectados, é denominado de “muro com capeamento” em Portugal (CASELLA, 2003, p. 65). Este capeamento superior tem a finalidade de proteger a

entrada de água no interior da taipa, o que poderia colaborar para danificá-la. Mas as pedras de grandes dimensões “[...] têm a função de dar estabilidade ao muro, através da descarga vertical de força que emitem” (*ibid.*, p. 65).

O outro tipo observado é uma taipa mais simples, com blocos assentados sem muita simetria e elaboração, com aspecto de mal feito, pouco sólida e com segmentos desmoronados. Empregaram-se blocos de basalto arredondados ou irregulares, grandes e pequenos, sem preocupação com o acabamento da superfície e cobertura. Em geral, não possui nenhum tipo de cobertura de finalização.

Observaram-se também taipas confeccionadas com blocos irregulares, pedras brutas (ver figura 134a) e outras em placas de basalto horizontais de aspecto alongado (ver figura 134b). Os blocos de basalto são rochas ordinárias, originárias de afloramentos rochosos naturais espalhados pelos campos da região, recolhidos nos campos ou diretamente nos locais de afloramento.

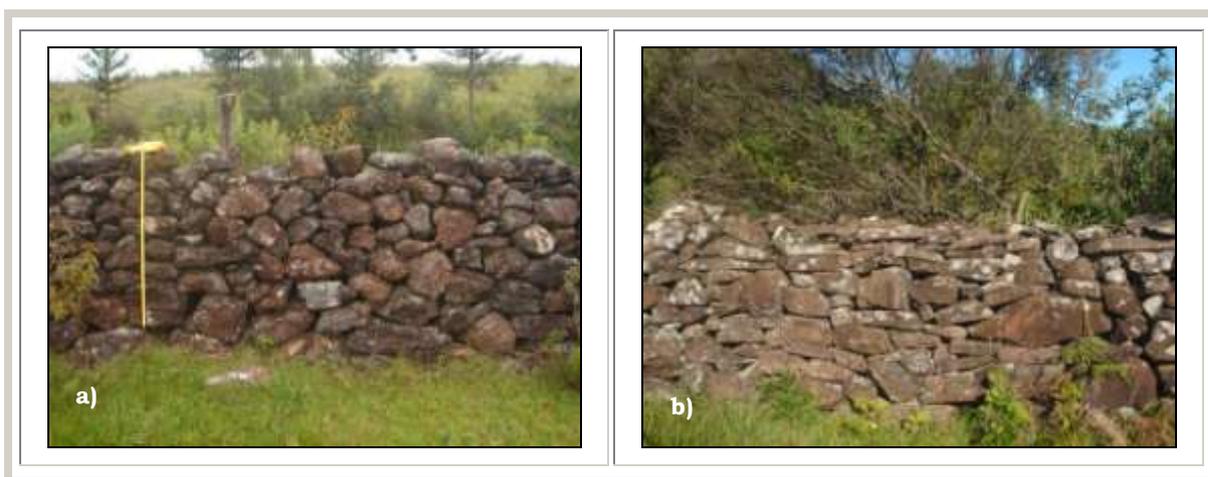


Figura 134 - Diferença no uso de blocos rochosos de basalto na taipa: a) blocos irregulares (pt-63-64, trecho A); c) placas horizontais, (pt-50, trecho A)
Fotos: Adelson André Brüggemann. Data: a) 05/02/2008, b) 04/02/2008.

As rochas em placa caracterizam-se por terem formas retangulares e ambas as faces planas, originárias de afloramentos de basalto diaclasado¹⁹³. Este tipo de rocha em placa era também utilizado na construção dos drenos. Taipas com blocos de basalto vesicular¹⁹⁴ também foram observadas, mas em menor escala.

No estudo realizado por Silva (2006, p. 133), nos corredores de Bom Jesus

¹⁹³ Basalto com fratura horizontal, desagregando-se em placas, ou colunar, com fratura vertical.

¹⁹⁴ Basalto vesicular ou amigdaloidal caracteriza-se por apresentar vesículas ou amígdalas preenchidas com minerais formados a partir da cristalização de gases, como, por exemplo, os cristais de quartzo.

(RS), a autora descreve que os muros de taipa apresentavam em geral “[...] base larga medindo em média 1m de largura, e topo mais estreito, com medidas entre 0,60m e 0,70m. Enquanto a largura do corredor apresenta as maiores variações entre 13m e 46m, a altura mede entre 1m e 1,50m”.

Nos corredores analisados na presente pesquisa, constatou-se que a altura da taipa varia muito, apresentando entre, no mínimo, 60 cm e, no máximo 1,80 m, sendo que na média mede entre 1,05 m e 1,25 m. Tal variação pode ser observada no gráfico 3, no qual se verifica a diferença de altura entre os trechos de corredores, não havendo muita semelhança nos dados tabulados.

O trecho A foi o que apresentou maior diferença entre si e em relação aos demais analisados. Por outro lado, o trecho C apresentou menor variação. Contudo, este dado deve ser relativizado, pois para este trecho foram coletadas menos medidas, o que pode ter comprometido os resultados finais.

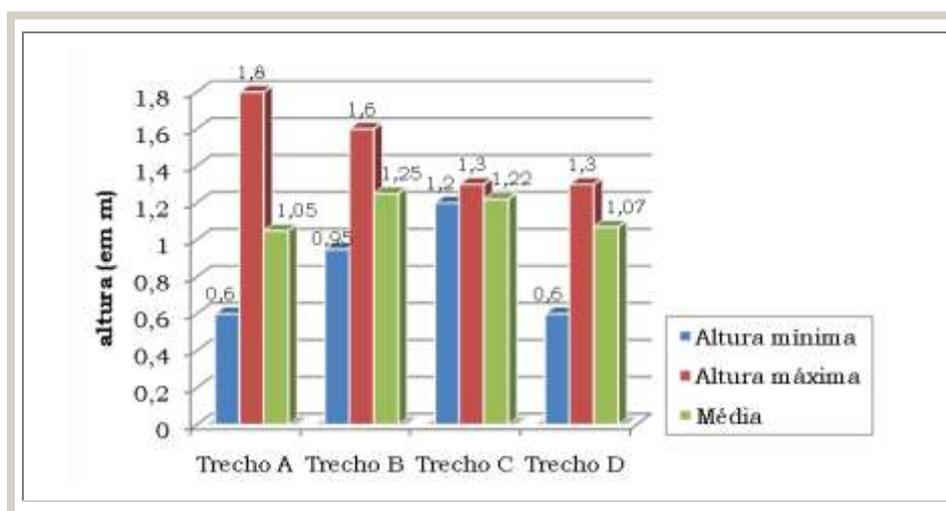


Gráfico 3 - Variação da altura do muro de taipa entre os trechos estudados
Fonte: A autora (2009).

No gráfico 4, que apresenta a variabilidade da largura superior da base dos trechos de corredores abordados nesta pesquisa, percebe-se a pouca diferença entre a largura mínima em todos os trechos, variando entre 40 e 50 cm. A largura máxima variou entre 70 cm e 80 cm. No caso do trecho “C”, pelas poucas medidas válidas, somente se têm duas medidas, que acabaram por não evidenciar as possíveis diferenças existentes. Portanto, devem ser desconsideradas do cômputo geral.

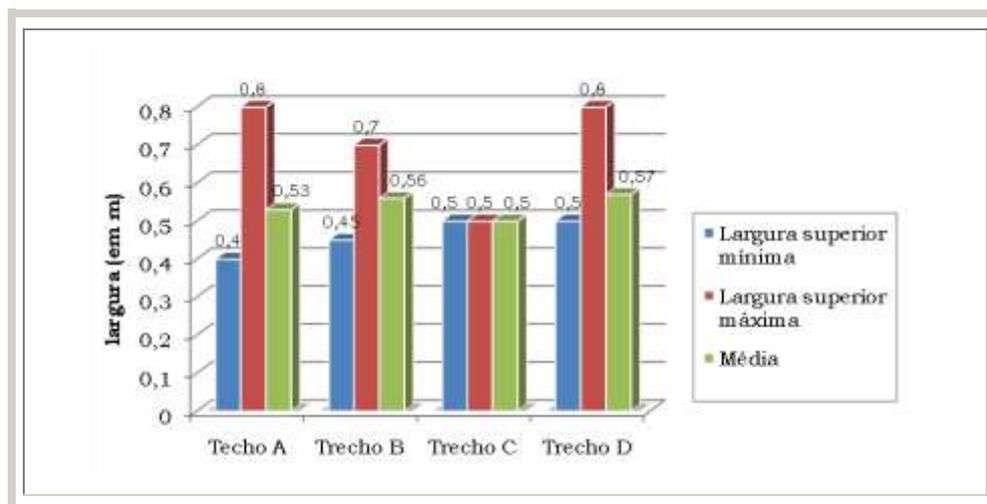


Gráfico 4 - Variação da largura superior do muro de taipa entre os trechos estudados
Fonte: A autora (2009).

As medidas obtidas relativas à largura mínima e máxima da base dos muros são pouco numéricas, principalmente porque houve poucas oportunidades de coletar esta medida. Na verdade, era necessário que houvesse uma interrupção na taipa do corredor para tal finalidade. No caso do trecho C, havia somente uma medida válida, sendo excluída do cômputo geral. Conforme o gráfico 5, a largura da base variou no mínimo entre 50 cm e 85 cm e largura máxima entre 90 cm e 1,10 m. A média da base manteve-se bastante próxima, entre 74 cm e 87 cm.

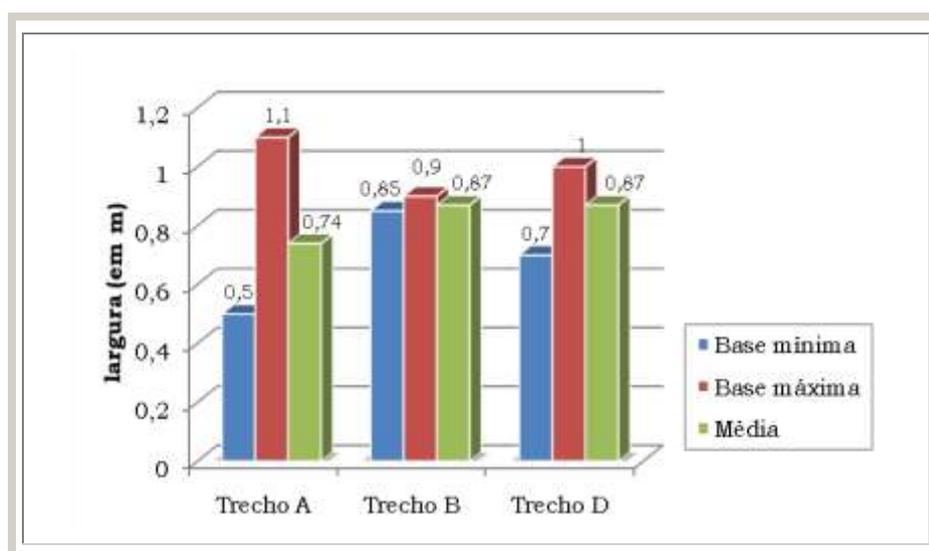


Gráfico 5 - Variação da largura da base do muro de taipa entre os trechos estudados
Fonte: A autora (2009).

Cruzando os dados disponíveis¹⁹⁵ para a altura máxima em relação à largura da base da taipa, observa-se no gráfico 6 que na medida em que a taipa aumenta a altura sua base é mais larga, ou seja, a largura da base tem relação direta com a altura que se pretende construir a taipa, uma vez que a base suporta o peso das pedras empilhadas de acordo com a altura.

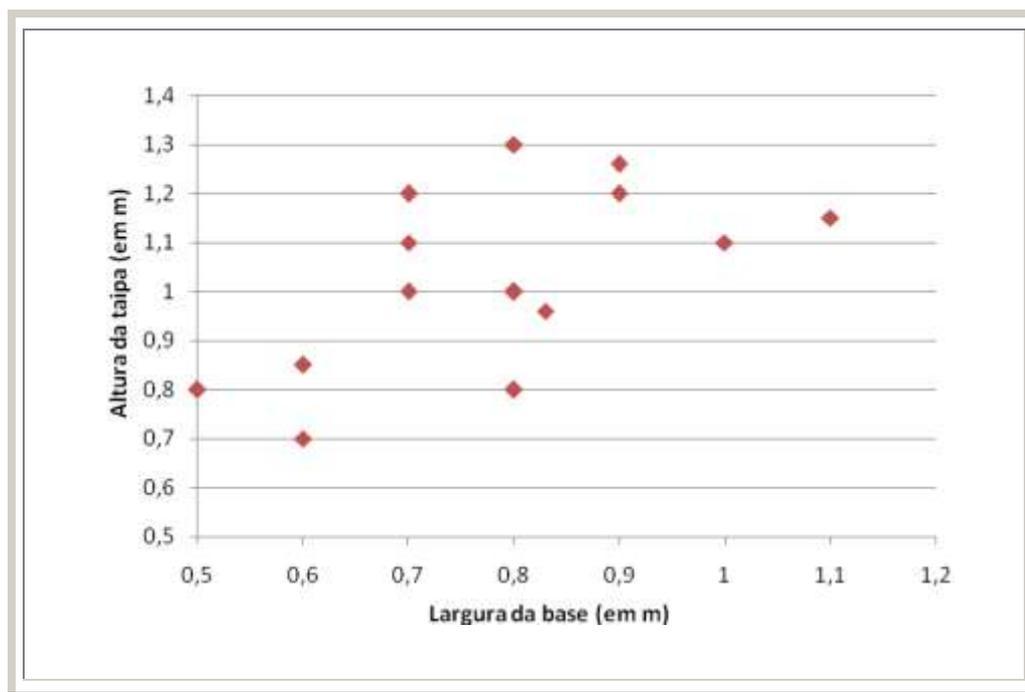


Gráfico 6 - Relação entre largura da base e altura da taipa
Fonte: A autora (2009).

Conforme os 16 exemplos apresentados no gráfico 7, a variação entre a medida da largura da base e da altura da taipa variou desde 5 a 10 cm, diferença mínima, até 50 cm, diferença máxima. Observa-se que na maioria dos casos a diferença é proporcional, de 30 cm a 50 cm. Alguns exemplos são bastante ilustrativos: a) uma taipa com 50 cm de base tem 80 cm de altura, uma diferença de 30 cm; b) uma taipa com 80 cm de largura tem uma altura de 1 m a 1,3 m, apresentando uma diferença de até 50 cm; c) uma taipa de 1 m a 1,1 m apresentou uma altura de até 1,15, com diferença de 10 cm.

¹⁹⁵ Foram 16 medidas consideradas válidas para o cálculo deste gráfico.

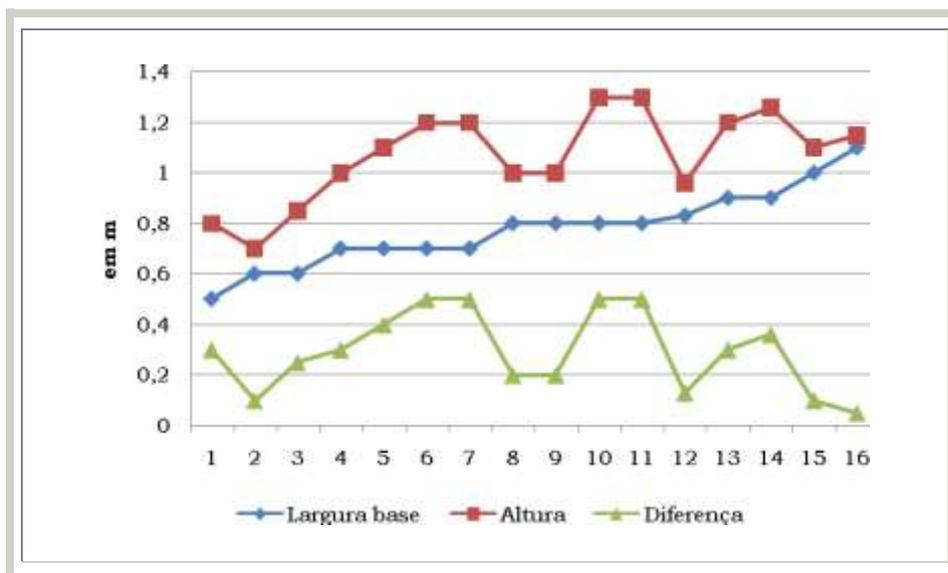


Gráfico 7 - Diferença entre largura da base e a altura da taipa
Fonte: A autora (2009).

Outra diferença observada refere-se à utilização de blocos de pedra com tamanhos e formatos distintos, resultando em taipas com perfil trapezoidal ou mais retangular, com pouca diferença entre a largura da base e a altura da taipa, ou seja, igual ou inferior a 20 cm ($\neq \leq 20$ cm). A taipa é construída com o encaixe a seco de blocos irregulares, sendo em geral os maiores na base e menores na parte superior.



Figura 135 - Perfil de uma taipa de pedra: a) desenho ilustrativo; b-c) foto e desenho do perfil da taipa do trecho C, pt-21
Fonte: a) Silva (2003, p. 103); b) Foto: A autora. Data: 01/05/2008; c) A autora (2009).



Figura 136 - Taipa quanto à técnica construtiva: a) taipa com encaixe de pedras maiores nas laterais e preenchimento com menores no centro (pt-51-52, trecho A); b) taipa com blocos encaixados retangulares (pt-131, trecho A)

Fotos: A autora. a) Data: 04/02/2008; b) Data: 05/02/2008.

Em alguns trechos, observou-se o aproveitamento de grandes blocos nas taipas, provavelmente existentes no próprio local, inserindo-os no corpo da taipa. Fraga (2006, p. 133) também observou a “[...] inclusão de elementos presentes na superfície do campo na composição da própria estrutura”, na qual o “[...] alinhamento longitudinal da rocha foi utilizado no traçado da taipa”. Isso também foi constatado ao longo do trecho A (ver figura 137).



Figura 137 - Taipa com uso de grandes blocos na base: a) pt-68, trecho A (escala 1 m); b) pt-109, trecho A

Fotos: a) Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008; b) A autora. Data: 05/02/2008.

Quanto aos autores ou responsáveis pela edificação dos corredores, acredita-se que tenham trabalhado em uma empreitada particular, pois não foram encontrados quaisquer documentos oficiais militares ou administrativos que mencionassem a construção dos corredores e nem o envio de recursos financeiros para obras nesse trecho do Caminho.

Outro fator que pode ser acrescentado à ideia de trabalho sem cunho oficial é o fato de a população que habitava as margens do caminho, os proprietários de terra, ser o responsável pela conservação e manutenção da estrada sem despesas para os cofres públicos, conforme a documentação manuscrita analisada no terceiro capítulo.

Na carta de sesmaria concedida a Antonio Correia Pinto, em 1754, de uma área de duas léguas de comprimento por pouco mais de uma de largura, situada nos Campos de Cima da Serra, menciona-se que estas:

[...] confrontavão pela parte do Norte com Thomé de Almeida Lara, pela do Sul com Alferes Antonio Gonçalves dos Reys, **pela da Nascente com a Estrada dos Tropeiros** té o passo do Rio das Tainhas; e pela do Poente com o Capitão Francisco Pereira Gomes, o que tudo constava por documentos [...]. (RAPM, 1933, p. 51, grifo nosso)¹⁹⁶.

Nesse documento percebe-se claramente que a referida sesmaria tinha como limite leste a Estrada dos Tropeiros e que o agraciado, ao tomar posse da propriedade, tinha alguns deveres para com a Sua Majestade, que incluíam construir o caminho e realizar melhorias de infraestrutura:

[...] será obrigado **a fazer os Caminhos da Sua Thestada com pontes e estivas honde necessario for**, e havendo nellas algum Rio Caudaloso, que necessite de barca para se atravessar ficará Rezervada e hua das Margens a terra que baste para a Serventia publica e nesta data não poderá suceder em tempo algum pessoa eclesiastica ou Religião, e acontecendo será com o encargo de pagar dizimos, e outro qualquer direito, que S. Mag. lhe impuzer de novo [...]. (RAPM, 1933, p. 51, grifo nosso)¹⁹⁶.

Além desses fatores, pôde-se verificar na análise dos dados de campo a ausência de um projeto de engenharia que planificasse e uniformizasse a construção dos corredores.

Estas estruturas foram construídas com dimensões variadas, diferenças de

¹⁹⁶ CARTA DE SESMARIA de Gomes Freire de Andrade, Governador e Capitão General da Capitania do Rio de Janeiro, concedendo a Antonio Corrêa Pinto, duas léguas de comprimento por pouco mais de uma de largura, situada nos Campos de Cima da Serra. Villa do Rio Grande de S. Pedro, 21 de junho de 1754. In: Demarcação do sul do Brasil pelo Governador e Capitão General Gomes Freire de Andrada: 1752 – 1757. Revista do Arquivo Público Mineiro. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, ano/vol. 24, número 1, 1933, p. 50-52. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/rpam/brtacervo.php?cid=679>>. Acesso em: 29/01/2009.

acabamento e construção das taipas em diversos fragmentos de corredores, não necessariamente conectados entre si. Alguns trechos apresentam lacunas extensas de corredores num mesmo trecho, ou, então, a presença de muro em somente uma margem.

A diversidade registrada em campo demonstra a inexistência de um planejamento integrado na construção dos corredores. Sugere-se a hipótese de que os mesmos foram construídos pelos proprietários de terras às margens do Caminho, cada um a sua maneira, onde e como melhor fosse e de acordo com a habilidade técnica do taipeiro.

As ausências de corredores detectadas na prospecção em campo em determinados locais podem ser explicadas por diferentes motivos, alguns relacionados à existência de sítios arqueológicos e a reutilização dos blocos em edificações; outros relativos às barreiras naturais (banhados, rios, encostas íngremes, etc.), ou seja, locais que não necessitariam de corredores.

Por outro lado, onde realmente não foram encontrados vestígios de sua existência, isso talvez indicasse que não fosse necessária esta estrutura delimitando a passagem dos animais naquele segmento do Caminho.

Para os outros pontos de interrupção do corredor, não foi possível propor uma hipótese explicativa. Mas, na maioria dos casos, foram identificados trechos com muro de taipa de pedra em somente uma das margens. Dessa forma, sugerem-se os seguintes argumentos explicativos, baseados nas circunstâncias analisadas:

a) Havia barreiras naturais (rios, brejos, lagos, penhasco) que foram aproveitadas, tornando-se desnecessário construir em ambas as margens do corredor;

b) A necessidade de se ter interrupções dos corredores para dar acesso às áreas de pastagem para os animais;

c) Por se tratar de uma empreitada privada e individual, realizada pelos fazendeiros da região, cada proprietário construiu dentro da sua propriedade ou no limite da mesma mas nem todos os trechos foram construídos interligados; e

d) Alguns segmentos, dependendo das condições do terreno, poderiam ter somente um muro como baliza, onde os condutores das tropas encurralavam os animais contra esta barreira, formando a retaguarda do outro muro ausente.

5. 1. 1 Proposta explicativa dos corredores

Interpretando os dados obtidos na análise dos corredores, aliada à bibliografia consultada, pretende-se explicar a existência dos corredores a partir de um conjunto de razões: a origem da técnica, a função e o uso, a cronologia e as condições ambientais entre outras.

A técnica construtiva que utiliza o empilhamento de pedra é proveniente da Europa, encontrada, principalmente, nas regiões mediterrâneas, mas também na Irlanda, no oeste da Inglaterra, Portugal e França, especialmente na região da Normandia.

Para fins de estudo nesta pesquisa, em função do processo de colonização do Brasil, buscou-se o exemplo comparativo do uso da técnica da taipa de pedra em Portugal, onde é bastante empregada na chamada arquitetura de muraria.

Em Portugal, tanto na porção continental, quanto na área insular, empregam-se pedras assentadas a seco na construção de muros e edificações. O uso desta técnica pode ser constatada no “Inventário do Patrimônio Imóvel dos Açores” (IAC-AZORES) e em publicações sobre o tema (CALDAS, 1999; CASELLA, 2003).

O emprego da muraria na porção continental de Portugal ocorre principalmente nas regiões do Baixo Alentejo, Algarve e Estremadura (ver figura 138). No arquipélago dos Açores, destaca-se nas ilhas Terceira e do Pico.

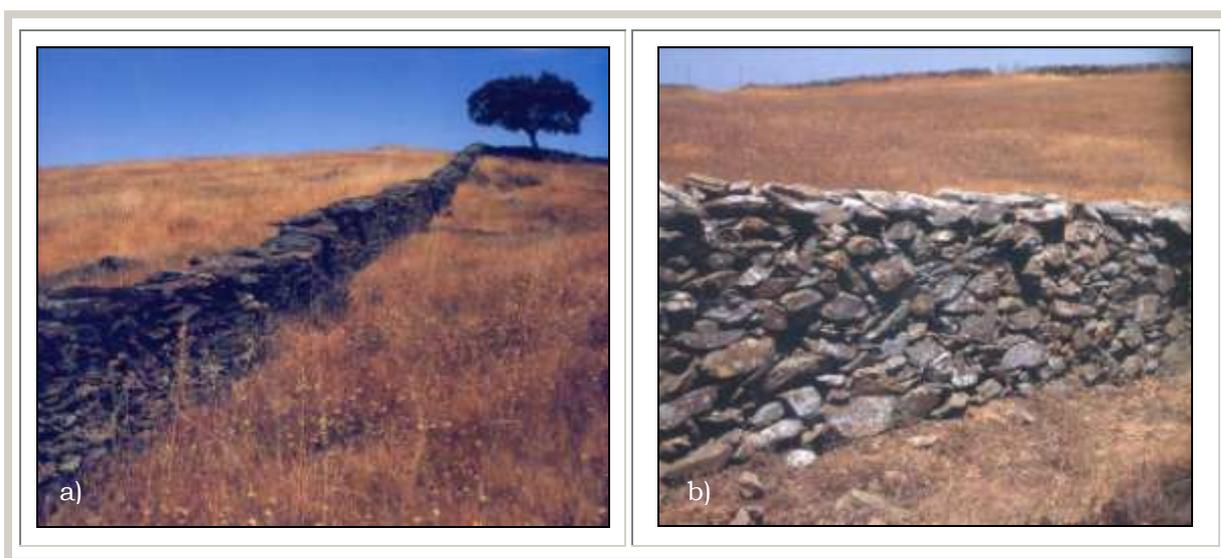


Figura 138 - Exemplos da arquitetura de muraria em Portugal: muro autoportante construído em alvenaria de pedra seca, com função de vedação de terreno: a) Região do Baixo Alentejo, Conselho de Mourão, Freguesia de Aldeia da Luz; b) Região do Algarve, Conselho de Portimão, Freguesia de Alcalar
Fonte: Casella (2003, p. 63 e 81).

A técnica conhecida como muro autoportante¹⁹⁷ é utilizada para a função de vedação dos terrenos, delimitação de limites de propriedades e como espaços entaipados. Caracteriza-se por “[...] espaço com dez ou doze metros de diâmetro, confinados por um muro com cerca de um metro de altura, para os animais em aleitamento, laboriosamente construído pelos pastores numa alvenaria seca de pedras pequenas, apanhadas do campo”. (VARANDA, 2003, p. 267).



Figura 139 - Detalhe e vista geral dos cerrados de muros feitos em taipa de pedra na Ilha Terceira, Açores

Fotos e acervo particular: Fabiano Teixeira dos Santos. Data: 31/03/2008.

¹⁹⁷ Muro autoportante é um muro que se auto-sustenta, auto-suporta, que não possui viga e que não tem a utilização de argamassa.

Tomando como exemplo os muros de pedras existentes na Ilha Terceira dos Açores, Portugal (ver figura 139), percebe-se a grande semelhança desse tipo de arquitetura de muraria com as encontradas na região que compreende esta pesquisa, seja na aparência, na técnica construtiva, na função e na forma.

No caso da Ilha dos Açores, os muros são construídos para dividir o terreno em porções, para o rodízio de áreas cultivadas com forragens utilizadas para a pastagem, formando uma paisagem com aspecto quadriculado (ver figura 139). Os cercados são conhecidos como cerrados¹⁹⁸ para pastos e cultivos, podendo ser ocupados também por plantação de milho ou outro tipo de cultura.

Nas áreas de pastagens demarcadas por muros de pedras, observa-se também o emprego dessas estruturas para cercar as vias de circulação. A figura 140 ilustra a formação de estradas cercadas com muros entre as propriedades rurais, delimitando o espaço público de trânsito.

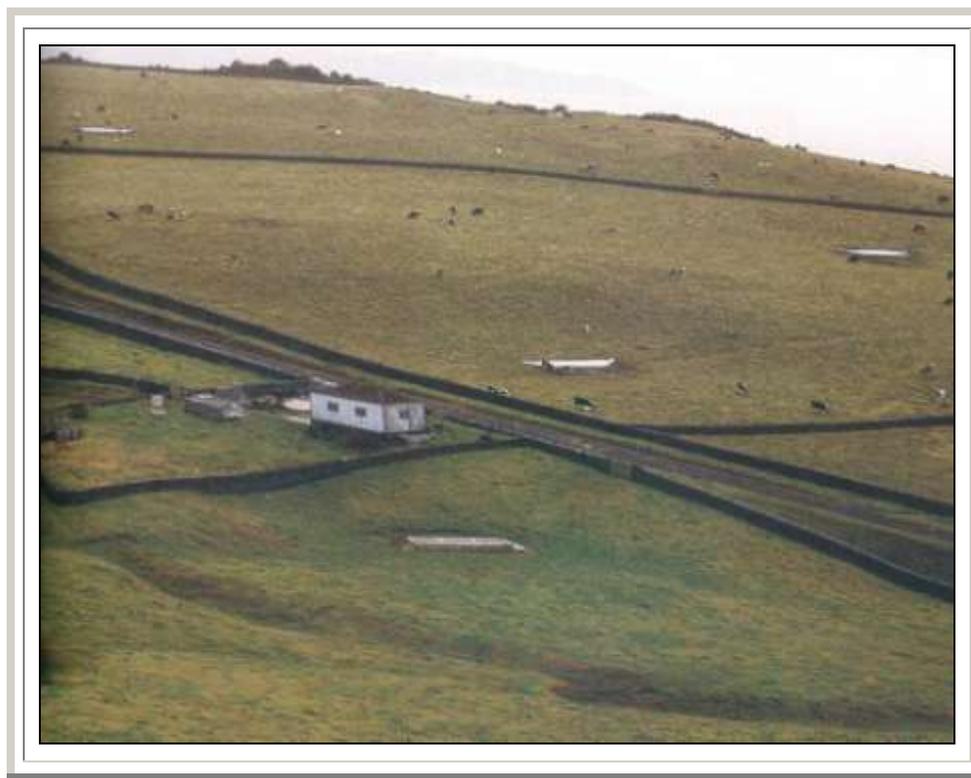


Figura 140 - Vista geral das áreas de pastagens cercadas e estrada murada na Ilha Terceira, Açores
Fonte: Caldas (1999, p. 305).

Em outros exemplares de áreas quadriculadas, a muraria é empregada para

¹⁹⁸ Cerrado: “Área de terreno originariamente destinada ao cultivo de cereais, cercada por muros de alvenaria de pedra seca de baixa altura” (IAC-AZORES).

o plantio dos vinhedos ou mesmo para o cultivo de figueiras para a produção de figo. Mas, neste caso, os muros são mais baixos. Estes complexos de pequenos cercados são denominados de currais de vinha ou curraletes¹⁹⁹.

Esses espaços, muitas vezes com tamanho bastante reduzido, propiciaram a “[...] criação de um microclima de ar seco propício ao crescimento da videira em condições excepcionais, protegida dos ventos e das gotículas de água salgada e aquecida pelos muros de pedra negra absorvente da água e irradiante de calor” (CALDAS, 1999, p. 208).

Esses exemplos são bastante pertinentes para se fazer uma correlação entre as técnicas construtivas empregadas em Portugal e as utilizadas na área de pesquisa. Dessa forma, objetiva-se demonstrar que a ocupação histórica da região dos Campos de Lages teve forte relação com os portugueses ou seus descendentes, que trouxeram consigo a tecnologia dos muros de taipa de pedra.

Alguns povoadores que adquiriram terras e se estabeleceram nos Campos de Lages, no século XVIII e princípios do XIX, eram portugueses e açorianos ou descendentes destes que vieram para o Brasil.

Este é o caso de, por exemplo, Antonio Correia Pinto²⁰⁰, português que tinha terras no sul do território português na América já em 1754 e que foi fundador de Lages em 1766, sendo provavelmente proprietário de duas fazendas na região, a Cruz de Malta e a Guarda-Mor.

Outro exemplo é Laureano José de Ramos²⁰¹, descendente de açorianos que haviam emigrado dos Açores para o litoral catarinense e que chegou à região por volta de 1812. Laureano foi proprietário das fazendas Guarda-Mor e Bananeiras.

A arquitetura luso-brasileira em Lages, edificada ao longo dos séculos XVIII e XIX, tanto nas habitações urbanas como nas implantadas no meio rural, caracteriza-se por construções originárias de modelos tradicionais portugueses

¹⁹⁹ Currais de vinha: “O mesmo que curraletas ou curraletes. Reticulado de pequenas divisórias agrícolas formadas por muros de pedra solta e destinadas ao cultivo da vinha.” (IAC-AZORES).

²⁰⁰ Antonio Correia Pinto de Macedo, nasceu na Freguesia de São Thomé da Correlhã, Conselho de Ponte de Lima, Província de Minho, Arcebispado de Braga, norte de Portugal, em 1717 (COSTA, 1982, p. 121).

²⁰¹ Laureano José de Ramos era filho de Mateus José Coelho e Maria Antônia de Jesus, emigrantes da Vila de Angra do Heroísmo, da Ilha Terceira do Arquipélago dos Açores. Nasceu em 1777 na Freguesia de São Miguel da Terra Firme, atual município de Biguaçu (SC). Exercia o ofício de marceneiro. Até se estabelecer em Lages, morou na Vila de São Francisco do Sul (SC), depois na Vila de Santo Antonio da Lapa (PR), onde se casou com Maria Gertrudes de Moura, permanecendo até 1807, quando se mudou para a Vila de Santo Antônio da Patrulha (RS). Por volta de 1812, chegou aos Campos de Lages onde requereu terras devolutas à Câmara de Lages, tendo recebido despacho favorável em 1819. Contudo a posse só foi legitimada com título de propriedade em 1861. Faleceu em 1862. (RAMOS, 2002, p. 44-54).

(SANTOS, 2006, p. 1-2).

Com a abertura de caminhos ligando a Vila de Lages ao litoral no final do século XVIII, os caminhos Lages-Laguna por volta de 1770 e Desterro-Lages em 1787, fomentou-se a ocupação do “Sertão das Lagens”. Este fato “aliado a concessão de inúmeras sesmarias, estimulou o estabelecimento de novos moradores, entre eles portugueses do Continente e açorianos, resultando na ocupação efetiva do território” (*ibid.*, p. 2).

O autor comenta ainda a semelhança construtiva da arquitetura encontrada em Lages com as edificações erguidas no litoral catarinense, devido a “uma matriz comum, que remete à arquitetura tradicional portuguesa” (*ibid.*, p. 6).

A partir do exposto, pôde-se perceber claramente a origem da técnica da taipa empregada nos muros nos campos do planalto meridional dos três estados do sul do Brasil, provenientes dos colonizadores portugueses e açorianos.

Embora essa ideia seja clara, a questão que se coloca é explicar por que na região da Coxilha Rica, entre o rio Pelotas e Lages, existem os corredores, enquanto que entre os municípios de Lages e Correia Pinto e o rio Canoas (VARELA²⁰²), este tipo de estrutura não se evidencia²⁰³. Conforme Mattos (2008, p. 12) em São Joaquim há a indicação da existência de corredores. Da mesma forma, foram identificados corredores nos campos dos municípios gaúchos de São Francisco de Paula (SANTOS²⁰⁴), Bom Jesus e Jaquirana (SILVA, 2006; SANTOS²⁰⁵).

A construção dos corredores deve estar relacionada com a efetiva ocupação da região e com o aumento das fazendas de criação de animais, principalmente gado vacum, relativo à primeira metade do século XIX.

Nesse contexto, de campos povoados pela pecuária extensiva e loteados por propriedades privadas, os corredores tinham a função de servidão para a condução

²⁰² Informação oral da pesquisadora Iáscara Almeida Varela, que desenvolve pesquisas sobre o Caminho das Tropas em Santa Catarina desde 1985. Data: 28/01/2009.

²⁰³ Todavia não se afirma que não possam existir corredores em outros locais dos campos de altitude catarinenses, como por exemplo, nos municípios vizinhos de Painel, Capão Alto ou Campo Belo do Sul. Contudo até o presente se desconhece este tipo de ocorrência.

²⁰⁴ Informação oral do arquiteto Fabiano Teixeira dos Santos a partir das atividades de campo que vem realizando para a sua pesquisa de mestrado. Data: 21/01/2009.

²⁰⁵ Informação oral da pesquisadora Lucila Maria Sgarbi Santos, que desenvolve pesquisas sobre o tropeirismo em Bom Jesus desde 1990. Data: 28/02/2009. Segundo a pesquisadora, há corredores em Bom Jesus e Jaquirana, municípios vizinhos. Em São José dos Ausentes não há corredores, há os mangueirões de taipa, que ainda hoje têm sua finalidade discutida, mas a opinião mais aceita é que tenham sido construídos pelos tropeiros, com a finalidade de fechar tropas, ou parte delas, para não perdê-las na cerração, que é muito densa nessa região. Acredita-se que os corredores de tropeiros de Jaquirana, Bom Jesus e Lages, sejam contínuos entre si, ou seja, são hoje partes do que já foi um todo. Estes seguem do Passo do Matemático, no rio das Antas, mais para o Leste, e levam ao Passo de Santa Vitória e daí para Lages.

dos animais, impedindo a mistura e a condução ilegal daqueles pertencentes aos fazendeiros locais com os dos tropeiros.

Além disso, os corredores facilitavam a tarefa dos tropeiros na condução dos animais, permitindo um controle maior sobre a tropa, evitando animais desgarrados. Segundo informações pessoais de Santos:

[...] ao que tudo indica, eram espaços muito abertos, o que facilitava para as tropas se espalharem, o que dificultava a sua condução. Outro aspecto a ser considerado é que durante os “pousos”, ou seja, os pernoites dispensava rondas, permitindo que os tropeiros pudessem descansar com mais tranquilidade. Segundo antigos tropeiros que entrevistei, um homem em cada ponta do corredor era suficiente, pois amarravam laços formando “cercas de couro” e outras artimanhas que sem esses corredores seriam impossíveis. (SANTOS)²⁰⁶.

Os documentos textuais manuscritos referentes aos séculos XVIII e XIX não mencionam a existência dessas estruturas lineares no Caminho das Tropas. Até pelos menos o início do século XIX, não há registro de muros de taipa de pedra, baseando-se nos relatos dos viajantes, militares e usuários do Caminho entre Lages e o Registro Santa Vitória. Portanto, as ausências também são balizas cronológicas para situar os corredores no tempo e no espaço.

Silva (2006), na pesquisa referente aos caminhos nos Campos de Cima da Serra no Rio Grande do Sul, também não encontrou “[...] quaisquer referências em bibliografia, ou fontes primárias, sobre a construção destas estruturas” (SILVA, 2006, p. 132).

A autora aponta que a historiadora Lucila Sgarbi dos Santos, moradora de Bom Jesus (RS), a partir de informação oral, informa que os corredores foram construídos por volta de 1850. “Esta pesquisadora chegou a esta provável data através das histórias que ouvia de seu avô, que foi tropeiro, de seu pai e através das muitas entrevistas que realizou com moradores de diferentes faixas etárias”. (SILVA, 2006, p. 132, nota 106).

Em recente entrevista, Santos mencionou que sua estimativa seria a primeira metade do século XIX: “Ouvindo meus informantes chegamos a primeira metade de 1800, na base do meu avô contava, que seu avô contou, que por sua vez ouviu do avô” (SANTOS²⁰⁶).

Uma questão não abordada nesta pesquisa, mas de grande relevância, seria mapear o traçado geográfico dos corredores e a localização das sedes de fazendas mais antigas, segundo a provável data de edificação. Verificar-se-ia qual a relação

²⁰⁶ Informação oral de Lucila Maria Sgarbi Santos através da entrevista realizada em 29/02/2009.

espacial existente entre ambos.

Numa primeira avaliação superficial do mapa “Levantamento dos corredores de taipa – Caminho Viamão” (UNIPLAC), as sedes de fazendas mais antigas parecem estar situadas ao longo dos corredores e, à medida que se afastam destes, surgem as sedes mais recentes.

A hipótese que se propõe é que o Caminho seja o precursor da ocupação da região e que, ao longo do seu trajeto, foram distribuídas terras, ocupando efetivamente o espaço. Contudo, os corredores são posteriores a esse período, mas relacionados ao desenvolvimento das fazendas.

Na busca de explicações para a ocorrência dos corredores, analisaram-se as condições ambientais (relevo, pedologia, cobertura vegetal, uso e ocupação do solo), correlacionando com os locais de ocorrência dos corredores, buscando explicar a sua inserção na paisagem atual.

Os dados ambientais são provenientes do diagnóstico do meio físico realizado na área proposta para a criação da APA Coxilha Rica (ICR, 2007), abrangendo as bacias hidrográficas dos rios Pelotas, Pelotinhas e Lava-tudo. Nesta porção do território dos Campos de Lages, situam-se vários trechos de corredores de pedra, incluindo os quatro segmentos estudados nesta pesquisa.

Portanto, tais dados ambientais foram aproveitados, retirando as principais informações pertinentes, à investigação e cruzados com as informações provenientes do registro arqueológico de campo.

O levantamento do uso e ocupação atual do solo foi executado a partir da interpretação de imagem de satélite e das observações de campo. Conforme apresentado no mapa (ver figuras 141) e no gráfico 8, a maior parte das terras (61,61%) são de categorias relativas às áreas de campos nativos (campo limpo e campo sujo), usados para a pecuária de corte e produção leiteira, sendo majoritária a classe “campo limpo”, com 44,05% da área total. A agricultura ocupa somente 1,64% das terras.

Neste mapa, constata-se também que os corredores percorrem, sobretudo, as áreas de campo limpo e, na porção sul do caminho, áreas de mata nativa e campo sujo. Contudo, percebe-se também o avanço das áreas de reflorestamento, representado 1,62% do total, inclusive com algumas situadas em locais limítrofes aos corredores.

Este tipo de vegetação exótica (Pínus e Eucalipto), além de ser danosa ao meio ambiente, provoca a perda de referenciais espaciais, pois transformam-se em barreiras verdes em áreas que antes eram “campos a perder de vista”. Numa região

cuja paisagem cultural tem proposta de tombamento, os corredores e sua paisagem panorâmica desaparecem nesse contexto.

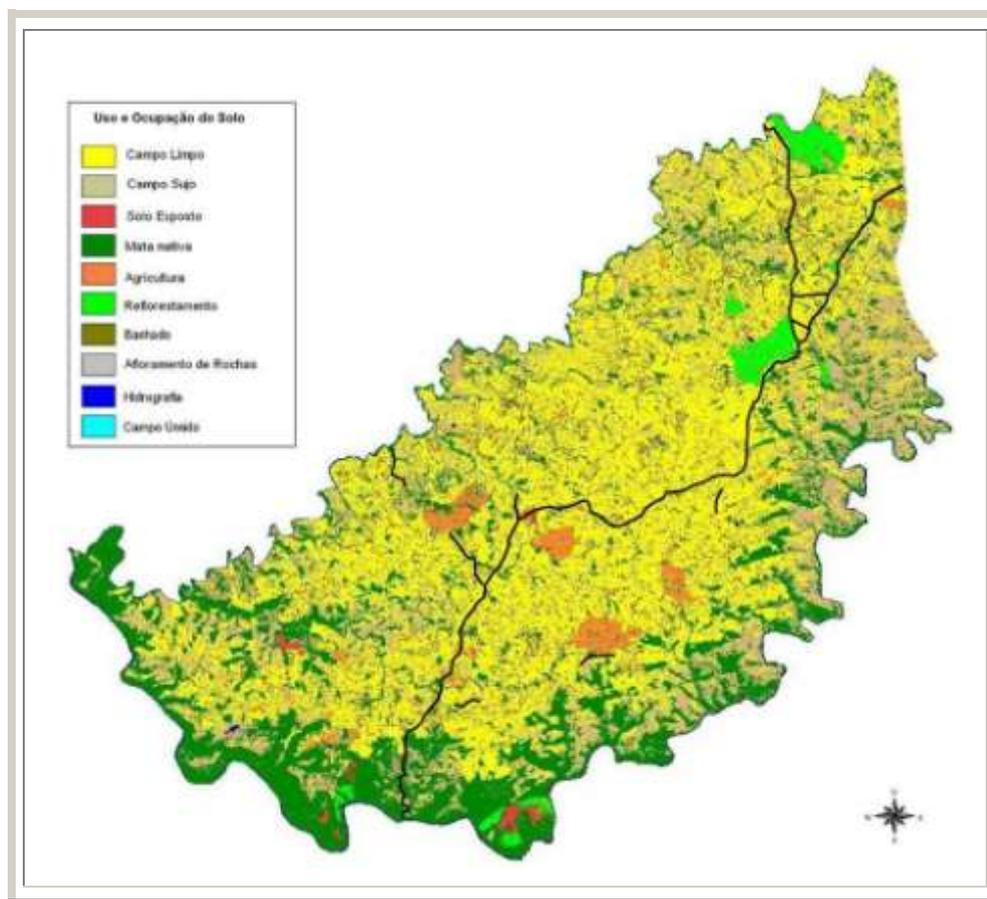


Figura 141 - Imagem classificada, uso e ocupação do solo na Coxilha Rica com a sobreposição dos corredores (traçado em preto)
 Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 172). Arte Gráfica: A autora (2009).

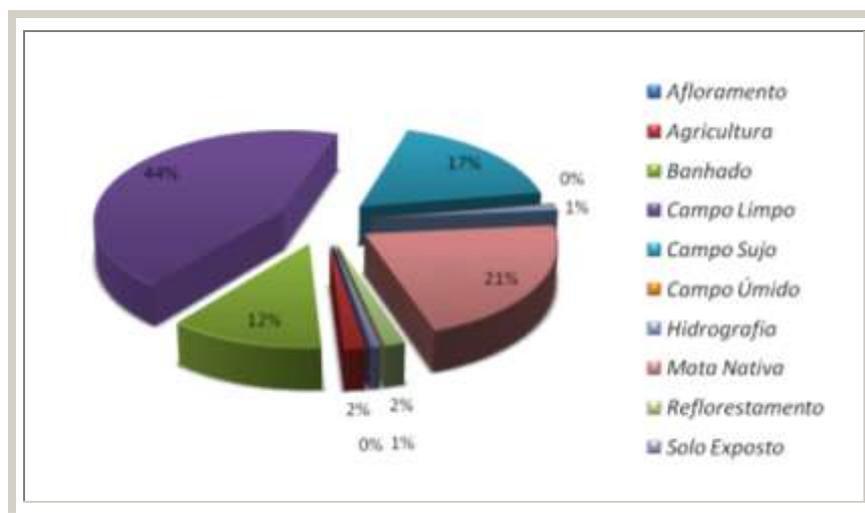


Gráfico 8 - Categoria de uso e ocupação do solo na Coxilha Rica a partir da comparação das classes com base em suas áreas
 Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 173).

Quanto à origem e composição dos solos, esse estudo indicou a predominância de solos pobres em nutrientes. A pobreza química seria, provavelmente, um dos condicionantes para o favorecimento do estabelecimento de vegetação campestre com pouco enraizamento (ICR, 2007, p. 176-7).

Nesta região, a classe de solos dominante foi a cambissolo, representando 63% da área total, conforme apresentado no mapa (ver figura 142) e gráfico 9.

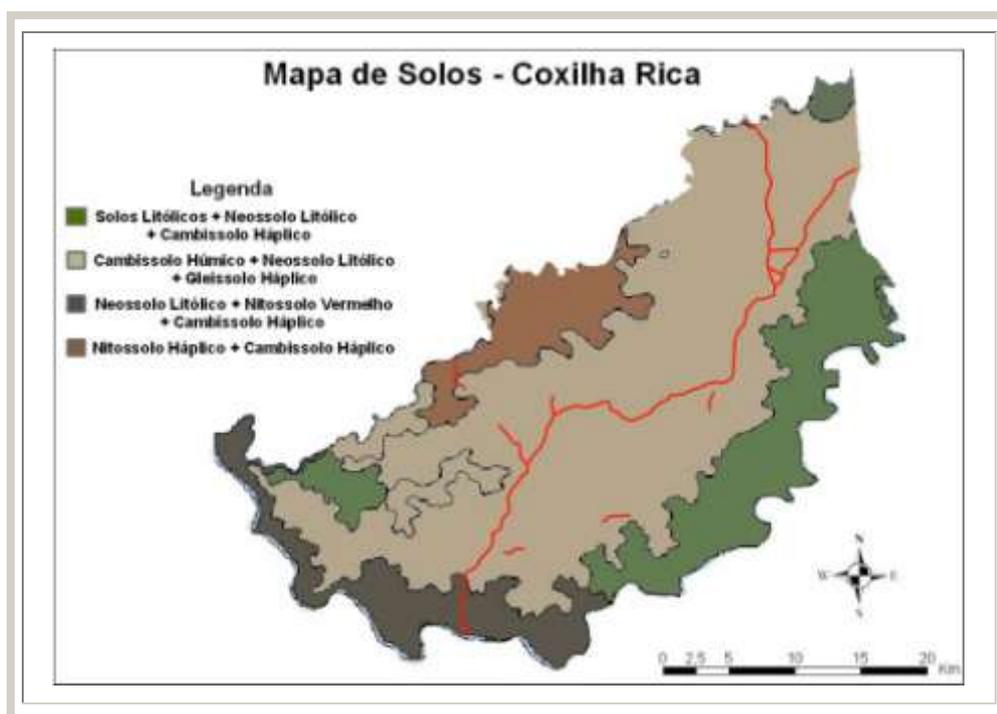


Figura 142 - Mapa de solos da Coxilha Rica com a sobreposição dos corredores (traçado em vermelho)
Fonte: Embrapa Solos (2007) adaptado por SDR de Lages, Projetos Especiais, 2007 (ICR, 2007, p. 176). Arte Gráfica: A autora (2009).

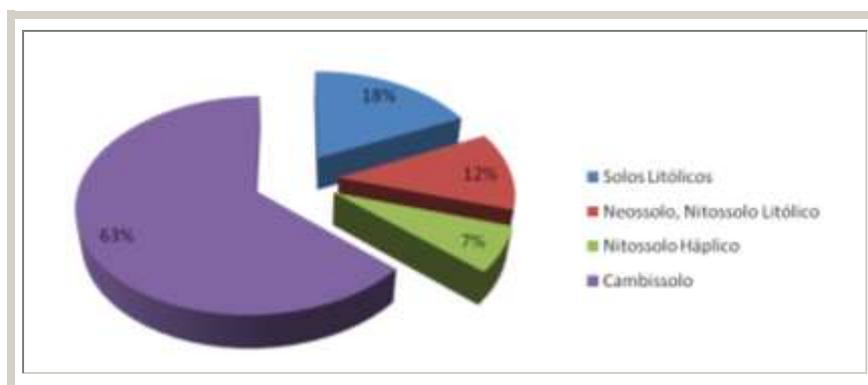


Gráfico 9 - Classes de solos e áreas correlacionadas na Coxilha Rica
Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 179).

Cambissolo são “solos com horizontes B incipiente que ocorrem em relevo

predominantemente ondulado, forte ondulado ou montanhoso, geralmente profundo” (ICR, 2007, p. 179). Apresenta como limitações: a) a deficiência de fertilidade; b) deficiência de água de forma indireta para as plantas, devido ao não aprofundamento das raízes de plantas sensíveis à acidez do solo; c) excesso de água, podendo apresentar problemas com vertentes temporárias; d) suscetibilidade à erosão, com alta chance de ocorrência, relacionada principalmente ao relevo ondulado; e e) impedimento à mecanização, não permitindo a moto mecanização em áreas extensas (ICR, 2007, p. 183-4).

Conforme se observa no mapa, os corredores estão instalados, predominantemente, em solos do tipo cambissolo, e, em menor escala, em solos do tipo neossolo²⁰⁷ litólico e nitossolo²⁰⁸ háplico.

Comparando-se os dados referentes ao solo do tipo neossolo, pode-se fazer a correlação com o traçado da porção sul do Caminho, especificamente o segmento inicial do trecho A estudado (A1, A2 e A3), onde foram identificados em campo vários pontos com processos erosivos, resultando em sendas profundas.

Esse é o caso do subtrecho A1, com uma senda funda e estreita, e de outras ocorrências no subtrecho A3a, onde a senda profunda e a erosão inviabilizaram o traçado. No subtrecho A3b também há uma senda bastante funda.

Por se trataram de solos rasos, a partir do momento que são expostos quando se tornam uma trilha, sem cobertura vegetal, frequentemente pisoteados, aliado à pouca permeabilidade do terreno e à declividade, acabam por potencializar a erosão, provocando sendas profundas, sendo que em alguns locais foram abandonadas, pois se tornaram inviáveis para a passagem de animais e pessoas.

Com relação ao tipo nitossolo, no qual está instalado o corredor do trecho D, observa-se a grande quantidade de áreas encharcadas, com o acúmulo de banhados ao longo do corredor e dentro deste. Outra característica bastante marcante é a existência de uma extensa área de afloramento rochoso, em forma de

²⁰⁷ “Solos pouco desenvolvidos normalmente ocorrem em relevo ondulado ou muito movimentado. É solo raso, e geralmente a soma dos horizontes A-Cr-R ou do horizonte A sobre a rocha não ultrapassa há 50 cm” (ICR, 2007, p. 190). Caracterizam-se por solos ácidos, com grande risco de erosão, pequena profundidade, limite de infiltração de água e declive acentuado.

²⁰⁸ “A grande maioria dos solos referidos a esta classe apresenta séria restrição quanto à fertilidade: na sua grande maioria álicos, são bastante desprovidos de nutrientes para as plantas. Os altos teores de alumínio trocável requerem, em virtude do elevado poder tampão da camada superficial, rica em matéria orgânica, elevadas doses de corretivos, o que onera o aproveitamento destes solos. Por outro lado, ocorrem em relevo ondulado a forte ondulado e tem permeabilidade um tanto restrita: essa condição torna-os muitos suscetíveis a erosão. Segundo as circunstâncias do relevo, podem apresentar sérias limitações à mecanização, e que se torna eventualmente maior por ser comum ocorrerem associados a solos litólicos, onde é costumeira a presença de pedregosidade sobre o terreno ou no seu interior” (ICR, 2007, p. 190).

laje, sem camada de solo, relacionada à alta presença de pedregosidade.

Com relação à declividade da região, o gráfico 10 demonstra que a área predominante apresenta-se com pouca declividade, ou seja, classe A²⁰⁹ de 0 a 3% representando 39% do território total estudado, seguida da categoria D²¹⁰, de 11 a 25% de inclinação, correspondente ao forte ondulado que totalizou 23% do total.

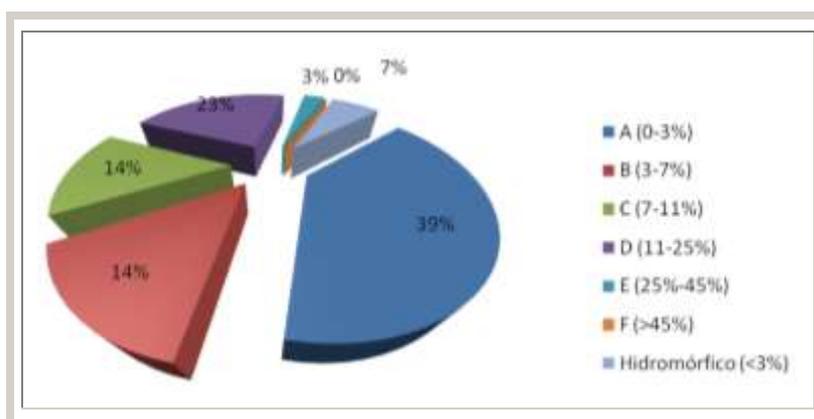


Gráfico 10 - Classes de declividade na Coxilha Rica e áreas ocupadas por classe.
Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 197).

Tabela 1 - Classes de declividade

Classes	Declive (%)
Plano	0 a 3
Suave Ondulado	3 a 7
Ondulado	7 a 11
Forte Ondulado	11 a 25
Montanhoso	25 a 45
Escarpado	>45

Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 200).

Portanto, apesar de a maior parte do terreno ser do tipo plano ou quase plano, há também quase $\frac{1}{4}$ da área em situação de relevo ondulado. É interessante constatar a classe hidromórfica²¹¹ (<3%), representada por áreas de banhado, computando 7% do território total.

²⁰⁹ Classe A (0-3%) – “Compreende áreas planas ou quase planas, onde o escoamento superficial (deflúvio) é lento ou muito lento. Esta classe não oferece dificuldade ao uso de máquinas agrícolas. A erosão hídrica não é significativa, exceto em vertentes muito longas e com solos altamente suscetíveis à erosão” (ICR, 2007, p. 195).

²¹⁰ Classe D (11-25%) – “Compreende terrenos inclinados em relevo ondulado. Geralmente o escoamento superficial é rápido para a grande maioria dos solos. O uso de máquinas agrícolas é parcialmente prejudicado. A erosão hídrica compromete o cultivo intenso” (ibid.).

²¹¹ Áreas Hidromórficas (<3%) – “As áreas com predomínio de solos hidromórficos tornaram-se objeto de identificação específica no mapa de Classes de declive, pois representam áreas encharcadas planas ou quase planas (declividade menor que 3%) e constituem unidade específica de capacidade de uso da terra (Banhado)” (ibid., p. 196).

Essa situação de pouca declividade, com relevo ondulado e aplainado, se observa na maior parte dos trechos de corredores instalados, mormente nos campos de altitude.

Todavia, em algumas porções, com menor ocorrência, há grande declividade com acentuado declive nas encostas, usando-se a estratégia de venci-las com um traçado mais serpenteado e com várias curvas abruptas ou em ângulo fechado. Trata-se dos vales encaixados mais próximos aos rios e de formações de alguns morros mais altos.

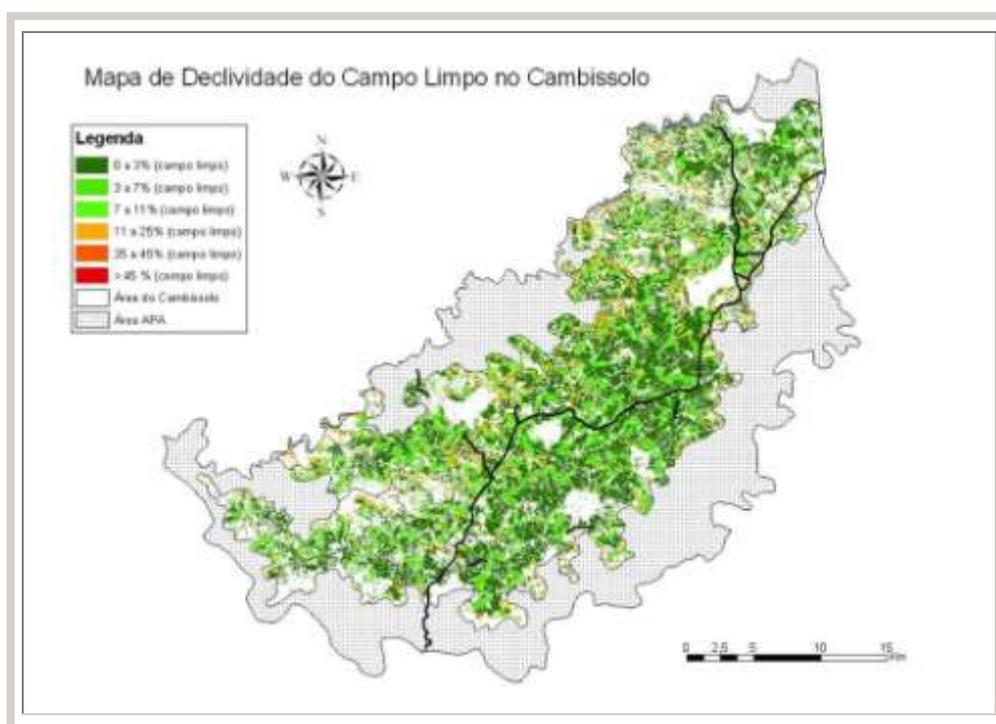


Figura 143 - Mapa de declividade do campo limpo no cambissolo da Coxilha Rica, com a sobreposição dos corredores (traçado em preto)

Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 208). Arte Gráfica: A autora (2009).

No cruzamento dos dados das classes declividade, tipo de solo e uso atual, encontram-se informações bastante pertinentes ao presente estudo. No mapa de declividade do campo limpo no cambissolo, ou seja, no uso do solo, vegetação e tipo de solo (ver figura 143) onde se situam a maior parte dos corredores, observa-se uma declividade que variou de 0 a 11%, de plano a ondulado, com média declividade. Estas características resultaram em corredores acompanhando a ondulação do terreno, formando a paisagem mais característica da região que são os corredores nas coxilhas.

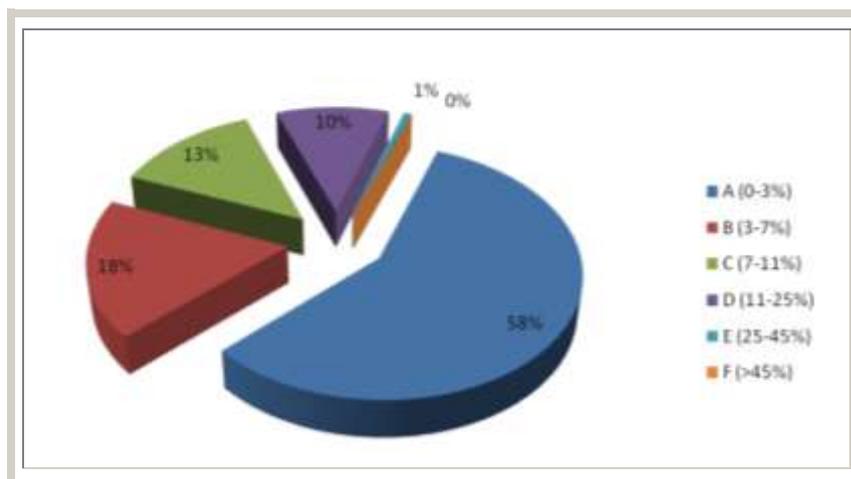


Gráfico 11 - Classes de declividade x cambissolo da Coxilha Rica
 Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 206).

No mapa (ver figura 144) referente ao segmento inicial do trecho A, que apresenta a declividade com o uso e ocupação do solo campo sujo com solo do tipo neonitossolo háplito, percebe-se que há uma predominância de uma declividade maior que vai da graduação de forte ondulado a montanhoso. Isto é o resultado das encostas abruptas do vale do rio Pelotas, trecho no qual o caminho precisa vencer a subida, buscando encostas menos íngremes até chegar ao platô.

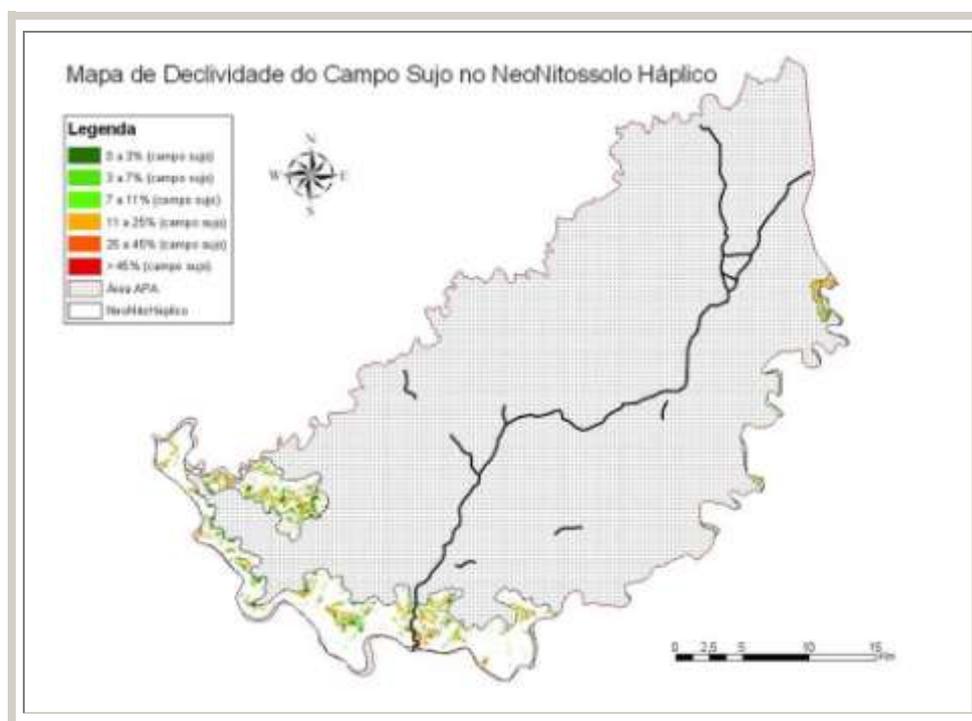


Figura 144 - Mapa de declividade do campo sujo no neonitossolo háplico da Coxilha Rica, com a sobreposição dos corredores (traçado em preto)
 Fonte: SDR de Lages, Projetos Especiais (ICR, 2007, p. 214). Arte Gráfica: A autora (2009).

A partir dos dados ambientais expostos, pode-se concluir que o solo da região é bastante pobre, superficial e muito pedregoso em função dos afloramentos de rochas, cuja condição natural deu origem ao nome da região: “Lagens”.

Neste solo, majoritariamente, têm-se campos nativos, com vegetação do tipo gramínea de pequeno porte, mais adequada à região. Além disso, levando-se em consideração a declividade, o uso do solo (campos) e a grande probabilidade de erosão, resulta um solo bastante frágil. A existência de pastagens oferece uma boa cobertura vegetal ao solo, sendo eficaz no controle à erosão.

O efeito do pisoteamento constante dos animais tem um resultado prejudicial no solo e na vegetação de pastagens naturais. Além disso, estes campos possuem suporte baixo para a pecuária. A média de animais na região da Coxilha Rica é de 0,5 cabeça de gado por hectare, em razão da baixa capacidade de suporte dos campos nativos.

No passado, na região da Coxilha Rica, a época do ano com maior circulação das tropas de animais era, provavelmente, no verão, em função de ser um período com clima mais ameno e abundância de pastagem para a engorda dos animais, aumentando consideravelmente nesse período o pisoteamento do solo, tornando difícil a sua recuperação imediata.



Figura 145 - Processo erosivo em solo exposto no interior de um corredor
Foto: Ricardo Almeida. Acervo: 11^a SR/IPHAN/SC. Data: 02/02/2007.

Um aspecto, que deve ser considerado, refere-se ao fato de que as tropas poderiam não necessariamente cruzar somente no caminho aberto, mas atravessar os campos mudando o trajeto originalmente previsto, em função de algumas adversidades encontradas ao longo da jornada, tais como obstáculos, atoleiros, pastagens, etc. O efeito disso seria extremamente danoso para os campos naturais, podendo ser desde o extermínio da vegetação até o favorecimento da ocorrência de processos erosivos.

Dessa forma, acredita-se que determinar por onde os animais iriam transitar evitaria danificar uma área extensa de campo. Portanto, os corredores poderiam facilitar também a manutenção e a conservação das áreas de pastagens nativas para a pecuária local.

Atualmente, esse conhecimento empírico é respeitado na região. Quando se cruzam os campos em locais onde não há estrada, os fazendeiros sempre solicitam que o veículo trafegue sobre o carreiro ou a trilha existente, buscando não danificar o campo.

As características ambientais apresentadas anteriormente, contudo, precisam ser verificadas e confrontadas com outras regiões de ocorrência dos corredores, buscando identificar as similaridades encontradas na região da Coxilha Rica.

Os Campos de Cima da Serra e os Campos de Lages possuem as mesmas características quanto ao ambiente e à paisagem: campos nativos abertos de altitude (entre 850 m e 1.000 m); com visão panorâmica; compartimento topográfico predominante com relevo ondulado composto de colinas amplas e declividade suave; bacias hidrográficas encaixadas com abundância de afluentes hídricos, formando a bacia hidrográfica do rio Pelotas; solos formados por rocha de origem vulcânica, o basalto; profusão de afloramentos rochosos, propiciando a abundância da matéria-prima para as taipas.

Portanto, acredita-se que os corredores de muros de taipa foram estruturas construídas num espaço geográfico com características ambientais específicas, como as que se apresentam nas regiões do Planalto Meridional, com padrão de implantação similar e dentro de uma mesma conjuntura histórica local, periférica à administração colonial e imperial no Brasil.

5. 2 ALARGAMENTO DE CORREDOR

O alargamento de corredor é uma estrutura peculiar e singular, registrada ao longo do Caminho das Tropas ladeado por muro de taipa de pedra. Trata-se de locais onde os corredores são alargados lateralmente, formando uma espécie de “barriga” no traçado linear do corredor. Em geral, os muros de ambas as margens mudam o sentido do seu traçado, abrindo o ângulo de curvatura em direção externa, formando uma grande “praça”.

Não há conhecimento sobre a ocorrência desse tipo de estrutura em outros caminhos, mas acredita-se que devam existir áreas dessa natureza, com sistemas construtivos e formas diferentes, para o descanso dos animais e pousos em casos de caminhos com trilhas estreitas. Contudo, os alargamentos estão relacionados especificamente à existência do corredor.

Na medida em que os corredores disciplinam e obrigam a passagem da tropa de animais num percurso balizado e fechado por muros, sem acessos laterais e em trechos de longa extensão, haveria a necessidade de se ter áreas de descanso suficientemente vastas para, no caso de grandes manadas, estacionar a comitiva, seja para o descanso ou para suprimento das necessidades diárias de alimentação e aguada.

Salienta-se que esses espaços, apesar das suas grandes dimensões, não dariam suporte para a pastagem dos animais, em função da baixa recomposição vegetal da região e área exígua para esta função.

Dessa forma, as estruturas lineares dos corredores deveriam comportar “praças” inclusas, caso não houvesse alternativa de sair do corredor, espaços amplos que comportassem grandes tropas de animais, que podiam chegar a 500 cabeças, considerando as dimensões observadas na mangueira do Passo Santa Vitória (SC-PQ-04)²¹².

Estas áreas entaipadas dentro dos corredores tinham a facilidade de serem locais propícios e preparados para um pouso, pois, à medida que estavam cercados, não haveria dificuldade de manter os animais reunidos, evitando o extravio dos mesmos. O local funcionava como uma espécie de curral no corredor. Bastava fechar as extremidades que a mangueira estava pronta.

Os alargamentos de corredores foram registrados em alguns segmentos dos

²¹² A mangueira do Passo Santa Vitória possui uma área fechada em muros de taipa de pedra de 6.930 m².

trechos percorridos neste estudo, mas sabe-se da ocorrência de outros locais ao longo do Caminho das Tropas. Constataram-se dois tipos de alargamento, que podem ser classificados como locais de “praça”, em áreas secas, e em locais de travessias de cursos de água. Estes últimos serão discutidos no item referente às passagens de rios, pela sua natureza e especificidades, contudo poderiam ter a mesma função dos locais de pouso nos alargamentos.

Na área de pesquisa, referente aos trechos do Caminho analisado, foram registrados três locais de alargamento, excluindo modificações mais recentes que alteraram a forma do corredor e acabaram por acrescentar espaços à servidão pública, como é o caso dos pt-76 e pt-109 no subtrecho A5, apresentados no capítulo anterior.

Conforme o apresentado no quadro 17, pode-se verificar as dimensões e o tamanho dos alargamentos de corredor identificados nesta pesquisa.

Trecho	Ponto	Largura máxima do corredor	Área total²¹³
A	Pt-86	43 m	9.876 m ²
	Pt-163	80 m	19.103 m ²
B ²¹⁴	Pt-10	200 m	16.180 m ²

Quadro 17 - Alargamentos de corredor: locais de ocorrência e dimensões (largura máxima e área total)
Fonte: A autora (2009).

A área de alargamento do pt-86 no trecho A ocorre em uma “baixada”, ponto de altitude mais baixa, cercada de elevações. Nesta área, há um banhado formado pelo afloramento de água e o represamento natural desta na topografia do terreno. O alargamento do corredor totaliza uma área de 9.876 m² (ver figuras 146, 147a e b).

O muro do corredor da margem direita começa a aumentar o ângulo de abertura, de forma suave, em vez de acompanhar a curva formada pela margem esquerda, mudando o sentido de norte para nordeste. A largura inicial do corredor é de 16 m, chegando à largura máxima de 43 m e, ao final, retorna para 18 m de largura, antes de iniciar um trecho de aclave.

²¹³ A área total corresponde ao perímetro calculado, a partir da ferramenta métrica do *software ArcGis*, do espaço interno do alargamento

²¹⁴ Os dados deste alargamento em travessia de rio foram inseridos neste quadro a título de comparação, mas as suas características serão analisadas no item “Travessia de cursos de água”.



Figura 146 - Área de alargamento no trecho A, pt-86: a) imagem de satélite; b) desenho do alargamento com a instalação de diferentes estruturas
 Fonte: a) *Digital Globe* (2009); b) A autora (2009).

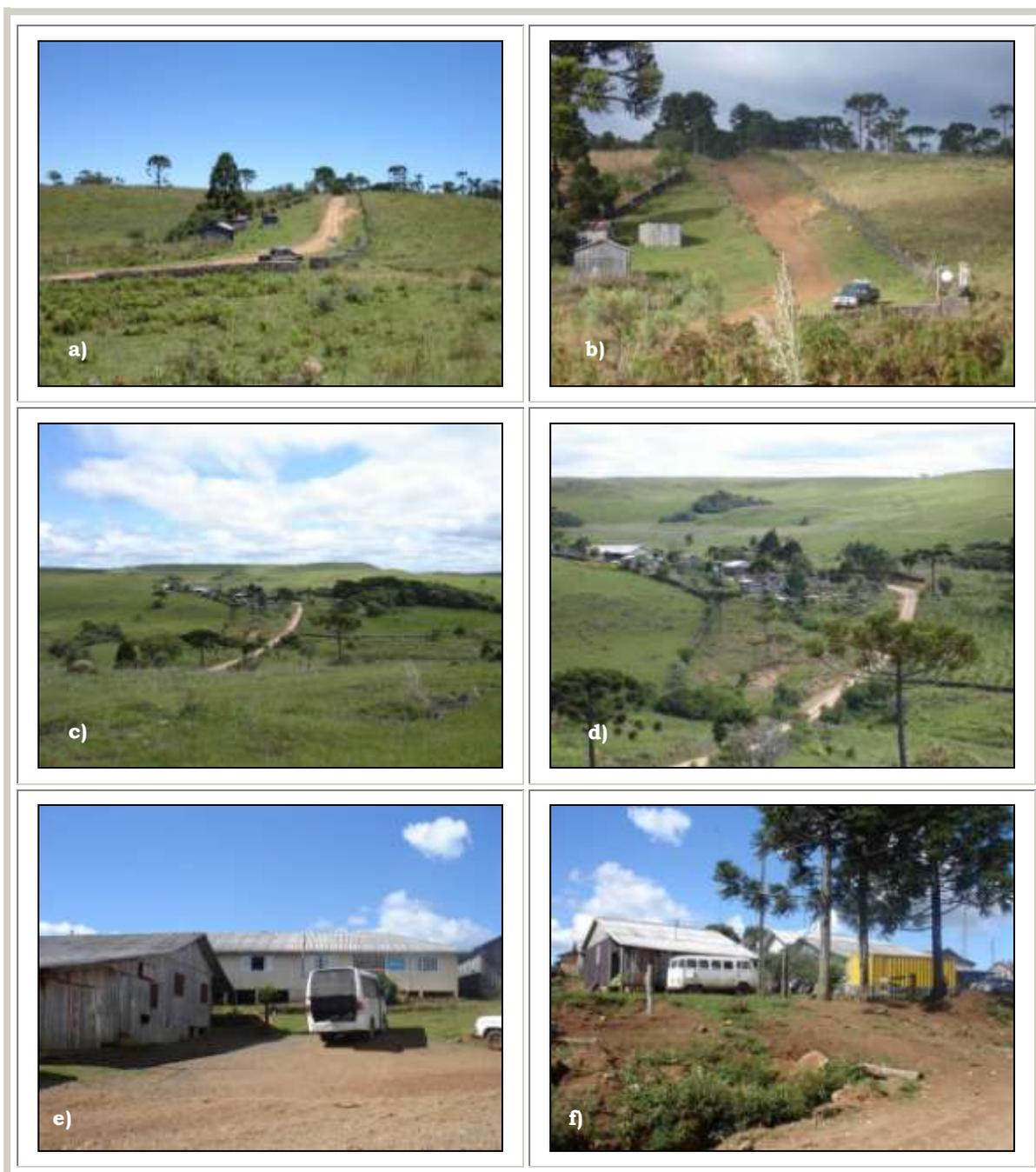


Figura 147 - Área com alargamento no corredor no trecho A: a-b) vista geral e detalhe do alargamento do corredor no pt-86; c-d) vista geral e detalhe do alargamento do pt-163; e-f) área do bar e armazém “O Bodegão”, da Escola Municipal de Ensino Fundamental Visconde de Araguaia e de habitações construídas dentro do alargamento do corredor
Fotos: A autora. Data: a) 05/02/2008; b) 22/04/2008; c-d) 17/11/2007; e-f) 22/04/2008.

O segundo alargamento no trecho A situa-se no pt-163. Trata-se de uma área em um extenso platô circundado por colinas suaves. Inicialmente, o corredor tem 20 m de largura e, na parte mais alargada, chega a cerca de 80 m, diminuindo no final para 28 m de largura, totalizando uma área de 19.103 m² (ver figura 148).

Ao ultrapassar a área mais alargada do corredor, este tem um declive em

direção a uma pequena bacia hidrográfica de um córrego. Logo após, o corredor inicia a subida da encosta. Esse córrego poderia servir de aguada para os animais e tropeiros, requisito fundamental para um pouso.

Em ambas as áreas de alargamento, tanto no trecho A, quanto no trecho B, há atualmente edificações de moradores que habitam as servidões públicas, num fenômeno de ocupação das áreas vagas, quando do fim do tropeirismo, por habitantes sem acesso à propriedade privada.

Os principais locais de ocorrência desses lugares são os espaços planos com a disponibilidade de recursos hídricos, condição fundamental para um pouso. Outro ponto importante a ser considerado, relativo à instalação dos alargamentos, é a distância entre as estruturas, que reforçam a hipótese da função de pouso por uma regularidade de espaçamento entre si.

Todavia, esta questão somente pôde ser avaliada no trecho A, o mais extenso, com 14 km de comprimento. No itinerário entre o rio Pelotas e a entrada da Fazenda Sobradinho, onde se situa o alargamento do pt-86, percorrem-se 6 km de extensão, sendo pelo menos 1/3 em aclave. Ao longo do trajeto, não há nenhum local de aguada, apesar de cruzar áreas úmidas.

O segundo alargamento no trecho A, o pt-136, situa-se aproximadamente a 8 km de distancia do pt-86. Portanto, a hipótese que se sugere é que este local poderia ser uma parada intermediária no percurso de uma jornada, a chamada “cesta do meio-dia”, e, a segunda, parada para o pouso, o local de pernoite.

Para tanto, há duas questões a serem consideradas e correlacionadas a esta possibilidade aventada para os alargamentos: a distância percorrida por uma comitiva em uma jornada e os hábitos diários de pouso.

O ritmo de marcha e a distância percorrida por uma tropa são discutidos entre os diversos autores consultados, além de depender de inúmeras variáveis, como o tipo de tropa conduzida (mulas xucras, cargueiros, gado) e as características do terreno (pedregoso, encostas abruptas, travessia de rios, áreas brejosas, etc.).

A medida de percurso variava muito, sendo mencionada segundo Flores (1998, p. 5) uma jornada de 7 léguas para mulas arreadas, equivalente a aproximadamente 38 km por dia. Para Katinski (1980, p. 16), 12 km por hora para uma tropa de muares. Trindade (p. 124) menciona que faziam quase 30 km por dia, às vezes menos. Todas estas inferências precisam ser relativizadas de acordo com as condições locais.



Figura 148 - Área de alargamento no trecho A, pt-163: a) imagem de satélite; b) desenho do alargamento com a instalação de diferentes estruturas
 Fontes: a) DIGITAL GLOBE (2007); b) A autora (2009).

Para o deslocamento de manadas de gado, Hemetério da Silveira (1909 In: TRINDADE, 1992, p. 59) informa que as mulas são animais de carreira e que “a tropa de muares pode vencer uma distância quase três vezes maior que a da boiada”. Sendo assim, o tempo gasto para o deslocamento de uma tropa de gado era muito superior ao de muares, pois poderiam levar até três vezes mais tempo para um mesmo percurso. Por exemplo, se uma tropa de muares percorresse um determinado trajeto em 1 hora, a boiada percorreria o mesmo percurso em 3 horas.

No que se refere à média de deslocamento diário de uma tropa, Goulart (1961) informa que:

As caminhadas variavam de acôrdo com a procedência das tropas, umas vencendo maiores distâncias diárias que outras. [...] Com os cargueiros o escopo é outro. Não ultrapassam as marchas de três a quatro léguas por dia. [...] Caminhavam légua e meia ou duas léguas na fresca da manhã. Na calma do meio-dia, descarregavam à beira de uma aguada, para recomeçar o avanço de tardinha, até as quatro ou cinco horas. E assim, semanas, durante as quais percorriam de três a quatro léguas por marcha. (GOULART, 1961, p. 102).

Para as mulas arreadas, outra condicionante a ser avaliada era o peso da carga transportada. Assim, Goulart (1961) menciona que:

A questão do pêso da carga a ser transportada às costas de cada animal era de grande importância, pois repercutia no rendimento da viagem e nas condições físicas dos cargueiros. Não se pode dizer que houvesse um peso rigidamente determinado; mas as variações eram de pouca monta e isso mesmo na dependência das possibilidades específicas do animal. (GOULART, 1961, p. 97).

Com relação ao peso da carga transportada por mulas, têm-se várias indicações de capacidade transportada por muares. Conforme Botelho e Reis (2002, p. 310), uma mula transportava em média 150 quilos de produtos. De acordo com Diniz e Villela (2007, p. 5), a carga de um burro cargueiro era composta de 2 bruacas²¹⁵, o equivalente a 2 sacos de 60 kg, ou 8 arrobas, ou 120 kg. Segundo Filipak (2008, p. 115) as mulas arreadas carregavam “no lombo duas bruacas de couro cru as quais, comportavam cada uma 45 quilos de mercadorias”, totalizando 90 kg de carga total. Conforme Goulart (1961, p. 97), no sul “um bom animal suporta bem de 8 a 12 arrôbas de quinze quilos”, o que equivaleria uma carga de 120 a 180 kg por animal. Flores (1998, p. 5) também afirma que uma “mula fazia a

²¹⁵ Bruaca: “mala de couro cru para transportar louças, alimentos, ferramentas, presas na cangalha do cargueiro. Duas bruacas levavam mais ou menos cinco arrobas ou 75 quilos” (FLORES, 1998, p. 85).

jornada de sete léguas, carregando 60 quilos de cada lado”, o que totalizaria uma carga de 120 kg.

As entrevistas com antigos tropeiros revelam como era o cotidiano das paradas e pousos, mostrando que faziam normalmente, duas paradas numa jornada de viagem: uma menor na metade do dia e outra no fim do dia, o pernoite.

Segundo Goulart (1961, p. 173), “de quando em quando a tropa fazia uma parada para um breve descanso, quase sempre à beira de fontes de água, onde os animais se dessedentavam, aliviados dos fardos e das cangalhas”.

Segundo o tropeiro Antônio Mello²¹⁶ (In: TRINDADE, 1992, p. 125):

“Quando a gente tava andando, diz, só pensava na sesteada. Na sesteada, só pensava no pouso”, hora de jantar e dormir. A sesteada “as vezes era meio-dia, 11 horas ou 1 hora da tarde”, conforme o lugar que encontravam para abastecer a tropa, esperar o calor atenuar: uma parada curta de mais ou menos hora e meia, “pra mulada encher”.

O ex-tropeiro Manoel Vieira de Liz²¹⁷, em entrevista de 1986, (In: SANTOS *et al.*, 1988) explica que, “no final da manhã o gado já começa a cansar da caminhada e é necessário que se procure um lugar para o gado pastar”.

Considerando os dados apontados por diversos autores e correlacionando com as informações coletadas em campo, haveria uma parada 6 km após a travessia do rio Pelotas e outra mais à frente, a 14 km deste ponto. Todavia, esta distância é pouca para uma parada ou pouso, considerando-se o que foi citado pelos autores. Entretanto, as duas paradas poderiam não ser utilizadas necessariamente numa mesma jornada, mas conforme o ritmo da viagem, em uma parada ou na outra.

Deve-se levar em conta outras informações, como por exemplo, o tempo gasto na travessia do rio Pelotas, que era uma tarefa demorada e perigosa. Em que momento do dia ela teria sido executada? Qual o ponto de partida do local do pernoite anterior? Qual a quantidade de animais conduzidos?

Além disso, deveria se considerar o ritmo de marcha da tropa. Assim, uma parada intermediária no pt-86 seria perfeitamente plausível, considerando que a tropa teria feito a travessia na metade da manhã, por exemplo.

Os pousos nos locais de alargamento poderiam ser realizados em acampamentos ao relento, sob barracas ou em ranchos, conforme apresentado

²¹⁶ Antônio Gonçalves de Mello, entrevistado em 18/10/1989 em Santo Ângelo (RS) por Jaelson Trindade.

²¹⁷ Manoel Vieira Liz, ex-tropeiro com 66 anos quando da entrevista em 1986, morador da região do Cajuru em Lages (SC).

anteriormente no capítulo 3, subcapítulo 3.3.4.

Pela natureza do tipo de pouso, a principal característica do acampamento era a sua efemeridade, com poucos vestígios remanescentes e produzindo um registro arqueológico discreto.

Por outro lado, os pousos localizam-se em áreas onde atualmente há ocupação antrópica. Assim, torna-se bastante difícil localizar tais vestígios arqueológicos remanescentes nos locais de pouso ou das estruturas utilizadas, exceto os alargamentos.

5. 3 TRAVESSIA DE CURSOS DE ÁGUA

A travessia de cursos de água, muitas vezes, exigia um grande esforço para os tropeiros manejarem a tropa para cruzar um rio ou um córrego, como em rios caudalosos ou profundos. Eram ocasiões de bastante atenção e apreensão por parte da comitiva. Tratava-se de uma atividade que requeria prática e conhecimento e representava um momento perigoso durante o percurso, no qual animais podiam ser perdidos, o que causaria prejuízos para a empreitada. O tipo de rio, se fundo ou raso, exigia estratégias diferentes e modos distintos de travessia.

Os locais de travessia de cursos de água eram chamados de passos, ou seja, os pontos mais adequados para a passagem. Geralmente, eram procurados os vaus ou espriados dos rios, por serem os locais mais propícios para serem cruzados.

Um dos exemplos de dificuldades e perdas foi a viagem empreendida pelo tropeiro Reinaldo Silveira em 1891 e contada por Ribas da Silveira. Este tropeiro havia saído de Ponta Grossa (PR) em direção a Cruz Alta (RS), onde foi buscar 550 mulas. Na viagem de volta, percorreu o Caminho das Missões, passando por Passo Fundo, Mato Castelhana e atravessando o rio Pelotas pelo Passo do Pontão:

Em 1º de outubro, Silveira acampava próximo ao rio Forquilha. Logo que atravessaram o rio, começou a chover copiosamente. Depois do pouso da Porteira, caiu copiosa chuva que interrompeu a viagem por dois dias. Continuara a viagem debaixo de chuva, parando num campo alugado no dia 10 de outubro, esperando que as águas do rio Pelotas baixassem. Às dez horas de 18 de outubro tentou a travessia, mas as mulas refugiaram o rio por causa da forte correnteza. Depois de uma hora de descanso, tocou a tropa, separada em pequenos grupos, com relho, pedradas e gritos. A travessia completou-se ao por do sol. Doze mulas morreram afogadas. Os animais subiram uma estreita picada, com atoleiros, rampas de pedras e margeando grotas. Peões ficaram na outra margem arrebanhando mulas extraviadas. (SILVEIRA. In: FLORES, 1998, p. 39).

Conhecer a hidrografia local era fundamental na busca das alternativas mais

viáveis, à medida que não havia a possibilidade de escapar da travessia ou contornar os rios, especialmente em uma região como a área de pesquisa, marcada pelos diversos rios, arroios, ribeirões e córregos que atravessam a zona de estudo, bem como pela diversidade hidrográfica, apresentando afluentes pequenos ou grandes, fundos ou rasos.

Portanto, a escolha dos locais ideais para cruzar um rio exigia conhecimento empírico topográfico e hidrográfico na busca das melhores soluções. Duas eram as principais condicionantes a serem consideradas para a escolha: o relevo e as características do curso de água.

Era importante avaliar as condições de acesso ao rio, buscando um compartimento topográfico menos acidentado, uma encosta menos íngreme que facilitasse a descida ou a subida das margens, sem maiores percalços para os animais conduzidos. Contudo, nem sempre tais locais ideais existiam de fato. A realidade do planalto meridional apresenta-se, em alguns casos, com vales de rios bastante encaixados e encostas rochosas abruptas, como o caso do rio Pelotas. Nesse contexto, a opção foi buscar os locais mais favoráveis para cruzar o rio, numa conjuntura desfavorável, buscando a alternativa melhor possível para um passo.



Figura 149 - Cavalgada atravessando um riacho montados a cavalo na região da Coxilha Rica
Foto: Werner Zotz (In: KAISER, 2006, p. 67).

O tipo de condição hidrográfica era outra questão importante que deveria ser avaliada, buscando os locais com aspectos mais favoráveis para uma passagem, como locais abertos (espraiados), pontos de remanso com menos correnteza,

lugares com nível de água mais baixo e menos profundo, lugares estes que oferecessem mais segurança na travessia.

Os rios com vau baixo, que correm sobre lajeado de pedra, podem ser considerados numa primeira avaliação como de fácil travessia. Contudo, podem ser traiçoeiros para os desavisados, pois o seu leito de rocha pode ser bastante escorregadio pelo limo sobre as pedras. Assim, estes locais poderiam provocar acidentes e machucar os animais. Mesmo assim, eram os lugares mais favoráveis para se cruzar um rio, observados os cuidados necessários.

Outra situação observada na região e que precisava ser considerada durante a marcha era a ocorrência de fortes chuvas, que podiam modificar a condição de travessia de um rio pelo aumento drástico do seu volume. Os pequenos arroios e ribeirões, com baixo nível de água, tornavam-se cheios. Sem canoas, a travessia poderia ser retardada. Os rios maiores poderiam se tornar caudalosos e com forte correnteza, e assim, sem condições de nado.

O efeito destruidor dos grandes volumes de água em rios encaixados ainda pode ser constatado na região em vários locais, onde havia pontes que foram arrastadas pelas enxurradas, restando os seus escombros no leito dos rios.

O viajante francês Auguste Saint-Hilare, que viajou pelo Caminho das Tropas em 1820, atravessando os Campos Gerais, vivenciou esta condição de travessia de rios após as chuvas, como no caso do Rio Jaguaricatu, um dos afluentes do Itararé:

Esse rio, de pouca largura, é vadeável na época da seca, mas após chuvas prolongadas ele se torna tão caudaloso que os cavalos e burros não podem atravessá-lo a nado sem o risco de serem arrastados pela corrente. Durante o tempo que permaneci em Morangava vários despachos urgentes tinham ficado retidos nessa propriedade porque não se podia atravessar o rio com segurança. Quando cheguei à sua beira, as águas tinham baixado um pouco de volume; minha bagagem foi transportada numa canoa e os burros atravessaram a corrente a nado. Não se pegava pedágio pela travessia do Jaguaricatu porque na maior parte do tempo o rio é vadeável. A canoa na qual fizemos a travessia pertencia a um agricultor, que geralmente a mantinha escondida (1820) para evitar que fosse roubada pelos índios selvagens. (SAINT-HILAIRE, 1978, p. 33).

Os locais onde se cruzavam os rios, conforme Filipak (2008, p. 115), eram classificados em dois tipos: o vau de cauda e o vau de orelha, de acordo com o nível do rio atravessado, o que consequentemente caracterizava a dificuldade do passo.

Os “vaus de cauda eram passos, onde os animais cruzavam andando com a água atingindo-lhes a cauda ou a barriga” (*ibid.*), portanto locais cruzados a pé, com ou sem risco de molhar a carga. Enquanto que os “vaus de orelha eram passos em que os muares ou eqüinos atravessavam o rio nadando, com a água até às orelhas” (*ibid.*). Estes locais requeriam o uso de canoas para a travessia das

mercadorias ou apetrechos de viagem.

Conforme abordado no capítulo 3, no item “Os passos e as formas de travessias”, e ilustrado na iconografia analisada, cada tipo de rio exigia uma ou outra forma de cruzá-lo, assim como infraestrutura de canoas, pontes ou não, além das atividades que envolviam a organização da passagem dos animais e a travessia das mercadorias e equipamentos de viagem.

Na região em que se realizou esta pesquisa se desconhece a construção de pontes ou o uso de balsas relacionados à atividade do tropeirismo. Os rios eram atravessados a pé ou a nado e em canoas ou embarcações similares.

Nos trechos avaliados do Caminho, foram identificados cinco pontos de travessia com estratégias materiais para facilitar a passagem dos rios. A travessia de cada curso de água e suas estruturas registradas ao longo dos trechos do Caminho estudado serão analisadas particularmente, abordando as suas especificidades.

5. 3. 1 Travessia do rio Pelotas: o Passo Santa Vitória

O rio Pelotas nasce no município de Bom Jardim da Serra, no Parque Nacional de São Joaquim, na Serra Geral. É a divisa natural entre os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Juntamente com o rio Canoas, forma o rio Uruguai, a maior bacia hidrográfica do interior no planalto meridional.

Esse rio corre sobre leito rochoso, possui águas volumosas e margens em paredões de pedra, formado tanto por remansos, quanto por corredeiras. Suas margens são, na maior parte no trecho do alto vale, altamente florestadas, caracterizando-se como uma área de transição entre a floresta ombrófila mista e estacional e os campos naturais.

A passagem do rio Pelotas é o ponto de partida do trecho A, localizado no primeiro ponto avaliado, o pt-01. A travessia é realizada no Passo Santa Vitória, situado junto à foz do rio dos Touros com este rio, na divisa entre os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina:

O Passo Santa Vitória é um local privilegiado de acesso para ambas as margens do Rio Pelotas. Possui lajes de pedra em forma de suave escadaria desde a água, em ambas as margens, além do que o represamento do Pelotas pelo ingresso do Rio dos Touros forma o poço onde se dava a passagem das tropas. (LOCKS *et al.*, 2006, p. 20).

As condições de represamento de água formam um local mais propício e

calmo para a travessia do rio Pelotas, onde existem diversas corredeiras ao longo de seu curso, como se pode observar na foto aérea (ver figura 150a).



Figura 150 - Fotos aérea do Passo Santa Vitória: a) área de travessia do rio Pelotas, em primeiro plano a margem gaúcha e em segundo plano margem catarinense; b) margem catarinense em “degraus” rochosos naturais

Fotos: Ricardo Almeida. Acervo: 11ª SR/ IPHAN/SC. Data: 03/02/2007.

Além disso, as margens caracterizadas por escarpas rochosas abruptas também dificultam o cruzamento desse curso de água, na medida que o acesso ao

rio, assim como a saída deste para alcançar a margem, se tornam inviáveis. Dessa forma, o passo reunia condições propícias para a passagem do rio Pelotas: remanso de água e margem em degraus de pedra naturais para a saída do rio (ver figura 150b).

No passado, o rio Pelotas era conhecido com o designativo de “rio dos Infernos”, conforme as representações cartográficas da época, em virtude das dificuldades de transposição enfrentadas pelos viajantes.

Segundo a documentação textual apresentada no terceiro capítulo, este rio, pelas suas características de pouca acessibilidade devido às margens em penhascos e um único local estreito de transposição, tinha papel importante na defesa do território português frente às possíveis invasões espanholas pelas Missões.

Portanto, desde os primórdios do Caminho, havia planos de instalação de uma guarda para a guarnição do passo e posteriormente a fundação de um registro para a cobrança de impostos. Essa passagem era estratégica, tanto para as tropas de animais conduzidas do Sul para São Paulo, quanto para o acesso por terras de tropas militares na defesa da fronteira meridional.

Pelas próprias características ambientais do Passo do rio Pelotas, não foi construída nenhuma estrutura para a travessia do mesmo, até porque talvez não houvesse de fato a necessidade da mesma, ou, talvez, pela grande dificuldade imposta pelo terreno.

Assim, ao analisar a imagem de satélite desse local e o mapa detalhado das evidências arqueológicas (ver figura 151), percebe-se a própria interação entre o homem e o meio ambiente no que se refere à paisagem neste ponto de travessia.

Nas margens do rio Pelotas, observam-se lajes de basalto que formam uma espécie de “degraus” naturais, que, ao mesmo tempo em que facilitavam a saída por ser um terreno firme e não barrento, também impunham dificuldades, pois os animais poderiam machucar-se nas pedras e/ou até mesmo escorregar com as ferraduras sobre as pedras molhadas. Além disso, as margens em forma de escadarias rochosas conservam as margens dos processos erosivos, como acontece com os barrancos quando o nível de água sobe muito.

Os vestígios das sendas existentes nas margens do rio Pelotas são o resultado natural do próprio ir e vir, subindo ou descendo a encosta, marcando profundamente o relevo e demarcando o caminho a ser seguido.

O percurso da trilha serpenteando a encosta foi a melhor estratégia e a única viável para vencer a encosta abrupta neste local. Neste caso, além de facilitar a subida, reduzindo longos trechos em aclive com forte grau de inclinação e

diminuindo o esforço para uma subida forçada, colaborava para reduzir a ação erosiva pluvial sobre a senda. Caso a mesma fosse uma linha reta, acabaria facilitando a formação de uma imensa vala, pela facilidade de escoamento das águas.

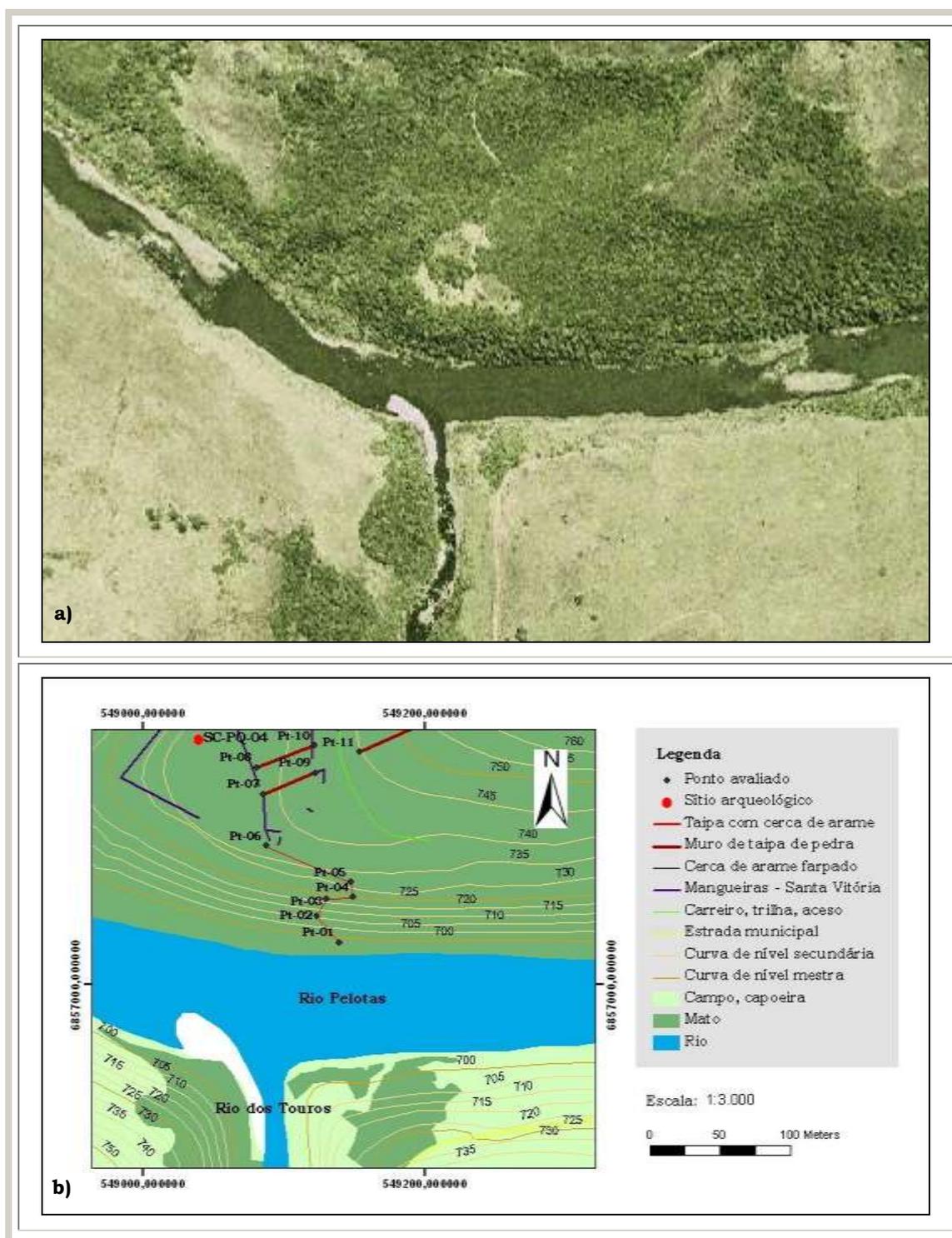


Figura 151 - Detalhe da área de travessia do rio Pelotas e a foz do rio dos Touros: a) ortofotocarta; b) mapa em detalhe da área de travessia do Rio Pelotas
 Fonte: a) Folha PQ31 (CEPAQ, 2003); b) A autora (2008).

Na margem direita desse rio, logo após a primeira etapa da encosta, num primeiro patamar, há um conjunto de áreas entaipadas, o sítio arqueológico SC-PQ-04 (ver planta no anexo B), com uma grande mangueira com área de 6.930,29 m² e outra menor com 56,66 m²²¹⁸.

Esse curral poderia funcionar para reter a tropa num espaço fechado após a subida, uma vez que a trilha comporta somente a passagem de animais enfileirados e, assim, descansar a tropa e organizar a continuação da viagem.

No caso de impossibilidade de travessia do rio em função das cheias, a tropa deveria ficar estacionada na margem esquerda, junto de alguma estrutura existente na edificação do registro. Caso a viagem fosse no sentido contrário, de Santa Catarina para o Rio Grande do Sul, a tropa poderia ficar acampada nessas mangueiras, aguardando a baixa das águas e a melhor oportunidade para cruzar o passo.

Esse local poderia funcionar também como ponto de pouso, em caso de uma passagem tardia, ou ocorrência de imprevistos, como a impossibilidade de alcançar outro pouso mais adiante, ou ainda como reduto para a espera de um momento de travessia mais favorável.

Nas mangueiras existentes, poderiam fazer a contagem dos animais e avaliar as perdas, caso houvesse, assim como tratar os eventuais machucados ocorridos. Além disso, poderia ser um local adequado para uma sesteada e reorganização do carregamento, em caso de tropa cargueira.

Portanto, o local situado logo após a travessia do rio Pelotas poderia ser um espaço multifuncional e exercer assim diversas funções pela sua implantação estratégica, servindo de apoio para a passagem deste rio.

5. 3. 2 Travessia do arroio Carazinho

A travessia do arroio Carazinho situa-se no trecho A, no ponto pt-116. Trata-se de um curso de água de pequeno porte, com nível de água baixo, do tipo vau de cauda, em geral facilmente cruzado. Este é afluente do arroio Cará. Distante deste, no percurso do Caminho, somente em torno de 700 m.

²¹⁸ Segundo levantamento topográfico executado por Gerônimo Lima e Julio Niero em 20/07/2004.



O arroio Carazinho corre da direita para esquerda, ou seja, no sentido de leste para oeste, cruzando o Caminho das Tropas. Atualmente, há uma ponte de madeira construída para a travessia de veículos sobre o arroio, mas a passagem dos animais, que por ventura são conduzidos nesta estrada, ainda é feita na lateral da ponte, na área onde o curso de água é mais aberto e raso, correndo sobre uma laje de pedra.

Figura 152 - Travessia do arroio Carazinho sobre leito rochoso
Foto: A autora. Data: 05/02/2008.

Conforme se observa na imagem de satélite e no mapa detalhado (ver figura 153), na margem esquerda do Caminho, há um muro de taipa que prossegue até a margem direita desse arroio. Na margem direita do Caminho, a área é formada por uma planície alagadiça e banhado. Provavelmente, em função da barreira natural, não tenha sido construído muro na margem direita.

O ponto de travessia no local é delimitado e fechado por um muro de taipa de pedras, balizando a passagem e, provavelmente, impedindo o extravio de animais. Nesse ponto, o Caminho parece aumentar sua largura, formando um espaço maior. Entretanto, pela ausência de muro de taipa na outra margem, não é possível considerar como alargamento de corredor.

Na margem direita do Caminho, não foi possível verificar, em campo, se há taipa delimitando a área. No entanto, na análise da imagem de satélite percebe-se uma “linha” marcada pela vegetação, que pode estar encobrindo o trecho de taipa, ou, então, tratar-se de outro tipo de delimitação do terreno, como cerca de arame. Essa possível estrutura foi mapeada como “não identificada”.

A provável estrutura poderia se unir à taipa (pt-116), que se situa perpendicularmente à estrada e costeia a margem direita do arroio, formando um espaço retangular. Dessa forma, a travessia do arroio estaria fechada e delimitada.

No mapa, observa-se também a ausência de muro demarcando o trajeto em ambas as margens em aproximadamente 120 m de extensão. Na margem esquerda, constata-se uma faixa de mata ciliar no arroio, assim como o leito deste e que

poderiam funcionar como barreiras naturais para o traçado do Caminho.

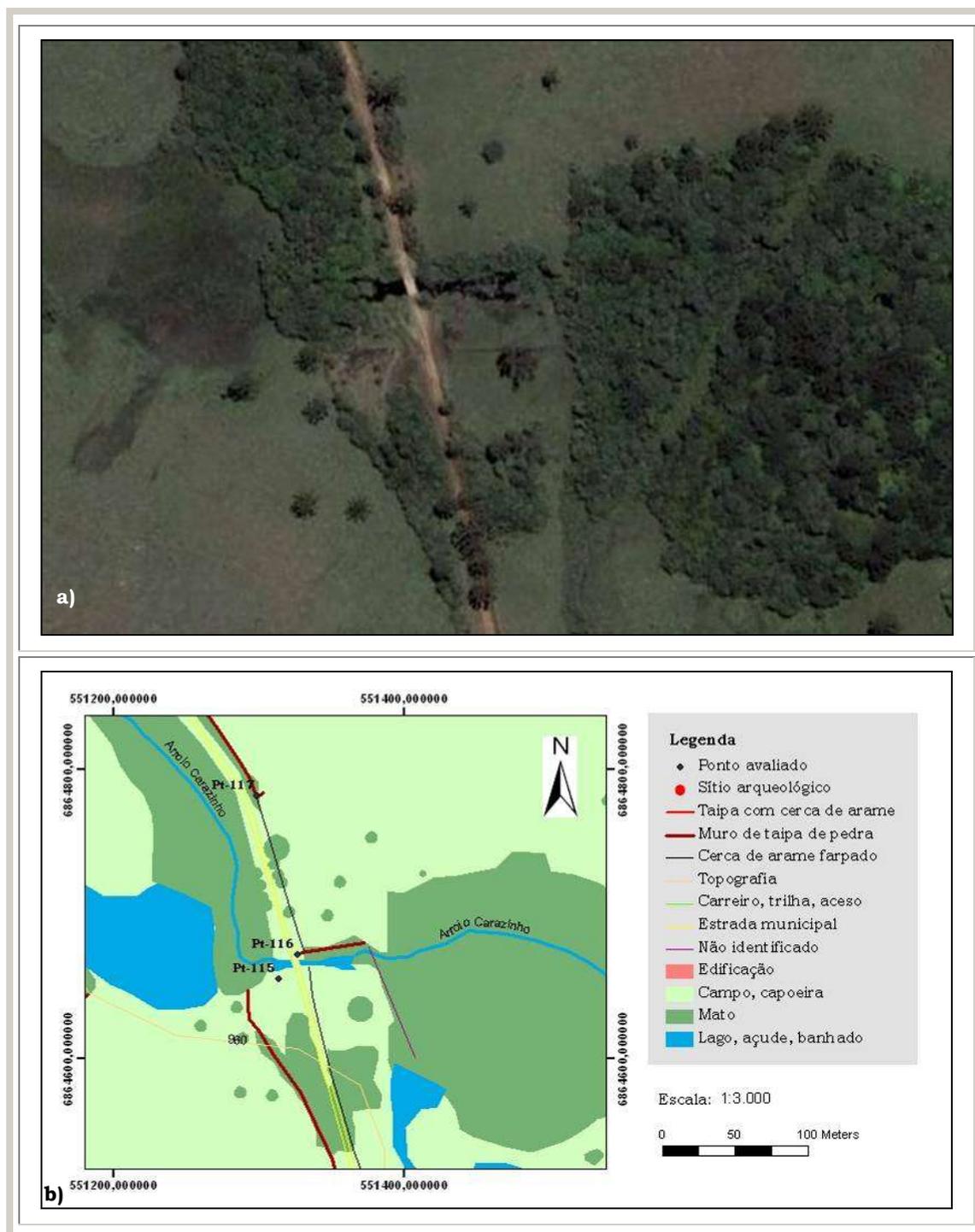


Figura 153 - Travessia do arroio Carazinho: a) imagem de satélite; b) mapa em detalhe da área de travessia

Fonte: a) *Google Earth* (DIGITAL GLOBE, 2008); b) A autora (2008).

Pelos vestígios arqueológicos remanescentes mapeados, faz-se necessário averiguar melhor o local, avaliando a possível função das taipas de muro encontradas, assim como acessando a área não examinada no levantamento inicial,

buscando compreender melhor como os muros e o ambiente estão relacionados à demarcação do Caminho e a definição das estratégias de travessia do arroio Carazinho.

5. 3. 3 Travessia do arroio Cará

A travessia do arroio Cará também se localiza no trecho A, no ponto pt-125. É um curso de água com nível baixo, do tipo vau de cauda, em geral facilmente cruzado. É afluente do rio Pelotinhas e, próximo desse local, está a foz do seu tributário Carazinho. Suas margens são fechadas pela mata ciliar e seu leito é formado por laje de basalto, correndo da direita para esquerda, ou seja, de leste para oeste.



Figura 154 - Vista geral da área de travessia do arroio Cará, cercada por taipas de pedra, e no centro a ponte de alvenaria
Foto: A autora. Data: 05/02/2008.

Acima do ponto de travessia, o arroio é formado por diversas pequenas quedas de água, que impedem a sua passagem facilmente, enquanto que no local onde é cruzado dentro do corredor, o local onde o corredor cruza o arroio, ele é espreado e largo, o que forma um lugar de fácil passagem.

Na imagem de satélite e no mapa detalhado da área (ver figura 155), constata-se diversas estruturas de taipa de pedra construídas, além do corredor propriamente dito. A área de travessia do arroio Cará é delimitada em ambas as margens por um muro de taipa, formando o corredor com uma extensa área alargada para a margem direita. O arroio tem em seu ponto mais largo 16 m de largura. Esta grande área poderia ter duas funções: a) área de parada para descanso da tropa; e, b) área de aguada dos animais.

Por se tratar de um curso de água com nível baixo, assim como o do seu afluente, o arroio Carazinho, a travessia era feita a pé. Logo, poderiam aproveitar para matar a sede.



Figura 155 - Travessia do arroio Cará: a) mata ciliar as margens do arroio; b) quedas de água vista em sentido da montante; c) local de travessia em área espaiada, vista em sentido a jusante
Fotos: a) A autora. b) Adelson André Brüggemann. Data: 05/02/2008.

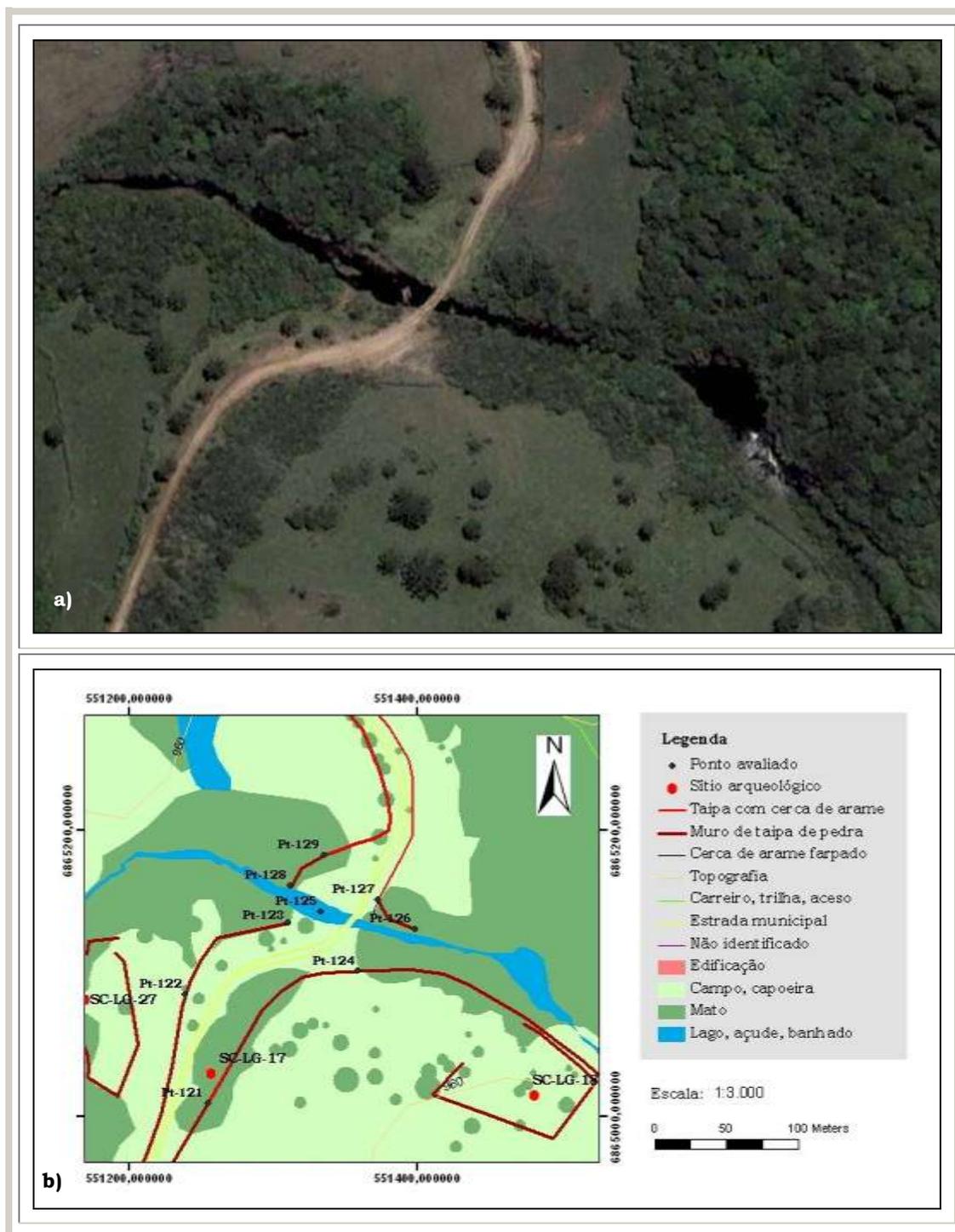


Figura 156 – Detalhe da travessia do arroio Cará: a) imagem de satélite; b) mapa em detalhe da área de travessia

Fonte: a) *Google Earth* (DIGITAL GLOBE, 2008); b) Arte gráfica: A autora (2008).

Da mesma forma que outros cursos de água, atualmente o arroio Cará possui uma ponte de alvenaria para a travessia de veículos, e há também resquícios de uma ponte anterior no leito do arroio, além de uma área ainda usada para os animais atravessarem o local.

Há neste local três sítios arqueológicos, conforme o apresentado no capítulo

anterior, formados por áreas entaipadas, uma tapera na servidão e o complexo de uma unidade residencial constituída por conjunto de mangueira e áreas cercadas, muros de taipa de pedra, sistema de drenagem, áreas de terraplenos, um ponto de travessia do arroio a jusante, entre outras evidências remanescentes.

A riqueza e quantidade de vestígios nesta área devem estar efetivamente relacionadas ao Caminho e à estrutura de passagem do mesmo. Todavia, pela natureza do levantamento arqueológico e coleta de dados realizados, não foi possível abordar esta questão. Futuras pesquisas neste sentido poderiam buscar mais subsídios, na tentativa de compreender a interrelação entre os sítios arqueológicos e o Caminho das Tropas.

5. 3. 4 Travessia do rio Penteadado: um passo no alargamento

O rio Penteadado é afluente do rio Pelotas e um dos seus principais formadores. O ponto de travessia situa-se no trecho B estudado nesta pesquisa, no meio de um corredor que atravessa o vale desse rio, identificado como pt-10. O seu leito também é rochoso, com nível de água geralmente baixo, sendo atravessado a pé em determinado ponto onde o rio forma um espraído (ver figura 157).

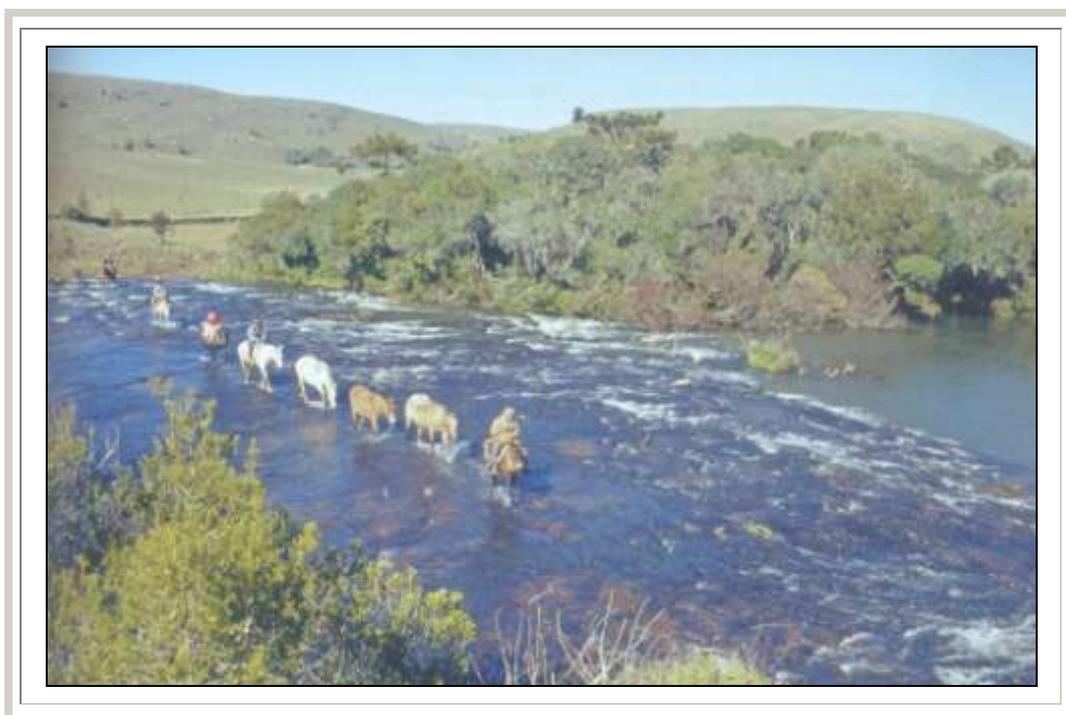


Figura 157 - Comitiva atravessando o espraído do rio Penteadado em período de leito baixo. Ao fundo parte do corredor
Foto: Werner Zotz (In: KAISER, 2006, p. 57).

Entretanto, nos períodos de chuva seu volume torna-se grande e as águas caudalosas, formando enchentes e correntezas que impossibilitam a sua travessia segura, assim como transpondo-se sobre as pontes existentes ao longo de seu percurso. Na figura 158, observa-se o mesmo ponto da travessia fotografado na imagem 157, mas em ângulos diferentes: a anterior a partir da margem direita do rio e a seguir a partir da margem esquerda do rio, em circunstâncias de cheias após um período chuvoso.



Figura 158 - Vista geral do local de travessia do rio Penteadado em período de chuvas
Foto: A autora. Data: 03/05/2008.

O passo desse rio encontra-se em local estratégico, numa área de espraiado onde o rio se abre, com corredeira sobre laje de basalto, e com o nível de água mais baixo, facilitando a sua travessia. Como se observa na imagem de satélite (ver figura 159a), logo abaixo do ponto de passagem, há uma queda de água com forte correnteza, o que não permitiria a passagem. Enquanto, mais acima, antes do passo do rio, a área é bastante brejosa.

Dessa forma, esses dois elementos naturais influenciaram na escolha do passo, delimitando o local da passagem das tropas, associados às áreas entaipadas pelo alargamento do corredor.

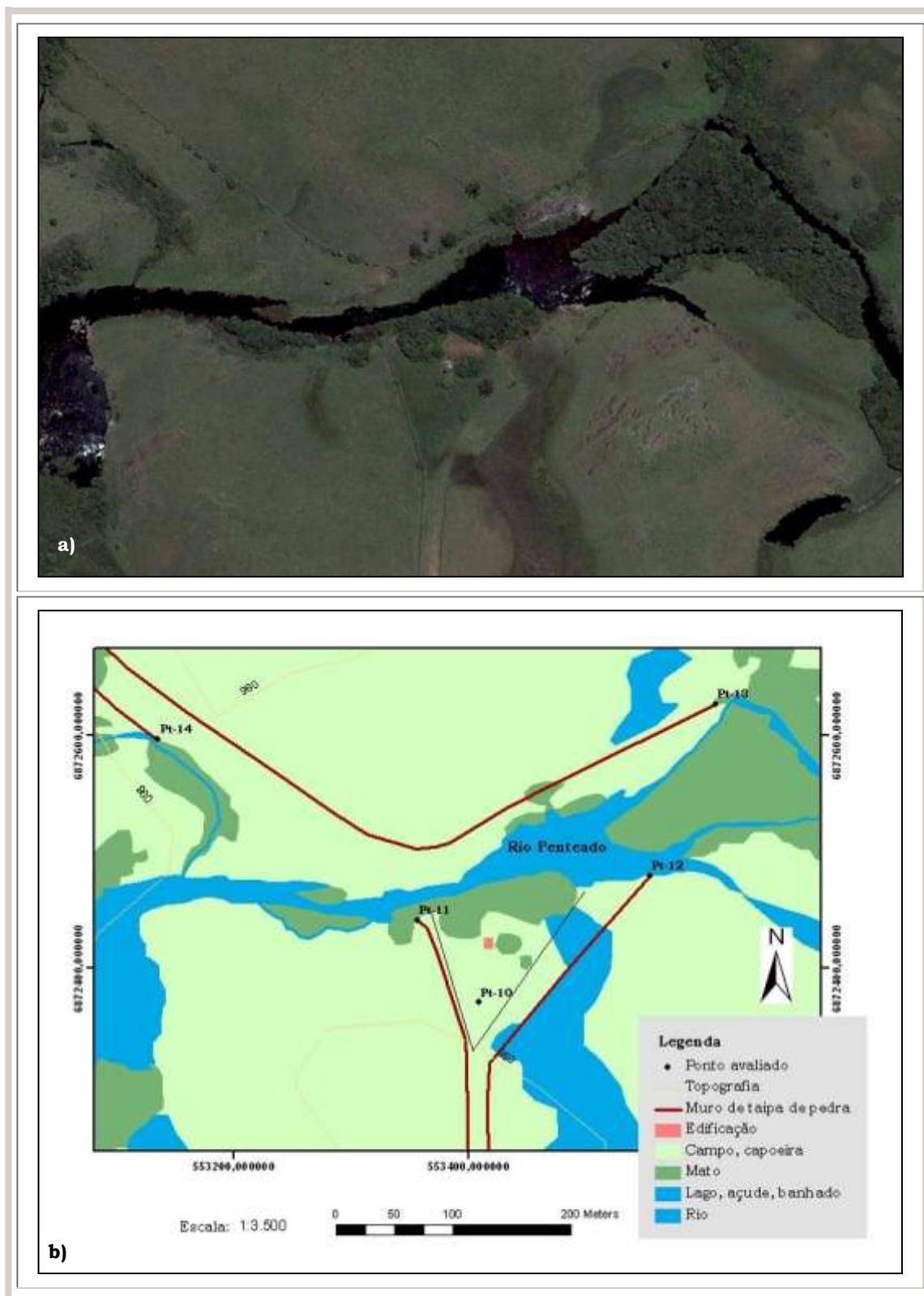


Figura 159 - Área de travessia do rio Penteadinho: a) imagem de satélite; b) mapa em detalhe das estruturas arqueológicas

Fonte: a) *Google Earth* (DIGITAL GLOBE, 2008); b) Arte gráfica: A autora (2008).

Observando-se o mapa (ver figura 159b) em detalhe, constata-se que o corredor muda drasticamente o seu traçado, formando um alargamento às margens

do rio Penteado.

Os dois muros de taipa, ao se aproximarem do rio, mudam o sentido de norte para noroeste na margem esquerda e nordeste na margem direita do corredor. Dessa forma, ambas as taipas fazem um ângulo de abertura de aproximadamente 45° para cada lado, seguindo até a margem do rio. O corredor tem 19 m de largura antes do alargamento e, no seu final, na beira do rio, tem 200 m de largura. O alargamento tem a forma de um triângulo e uma área total de 16.180 m².

No interior da servidão desse alargamento, há um habitante com sua moradia construída e uma pequena lavoura, instalado em uma área triangular demarcada com cerca de arame farpado.

Na margem direita do rio, a área mantém-se alargada também, conforme se observa no mapa (ver figura 159b). Esta porção forma uma grande área alargada às margens do rio, demarcada por um muro lateral de taipa de pedra. A área de alargamento do corredor, na margem direita, perfaz 24.163 m². A área total da travessia do rio totaliza 10.973 m² e, no total, ambos alargamentos acrescidos da travessia somam 51.316 m².

Pelo formato do muro de taipa de pedra do alargamento do corredor, que delimita a área alargada em ambas as margens do rio Penteado, sugere-se que a travessia era feita na diagonal, ou seja, da margem esquerda do rio em sentido de sul a oeste para a margem direita, ou vice e versa, de acordo com o sentido da marcha.

Esta hipótese justifica-se no caso de haver um nível de água mais elevado e, portanto, com muita correnteza para que a passagem do rio fosse feita em linha reta. Assim, os animais cruzariam o rio na diagonal, pois a força da correnteza da água acabaria por carregar o animal no sentido da jusante do rio a partir de uma das margens, chegando ao outro lado bem abaixo do ponto de partida.

Observando-se a delimitação do alargamento e as condições do rio, pode-se inferir que a passagem poderia ser realizada em dois pontos. Um deles, o mais aberto, e, portanto, mais habitual, sinalizado com o pt-12. Neste ponto, o trecho de travessia do rio seria maior, porém mais rasa. O outro identificado pelo pt-11, onde a passagem seria mais curta, porém mais profunda.

É interessante notar que, na margem direita do rio, o muro de taipa somente foi construído onde não havia uma barreira natural. O córrego, pequeno afluente do Penteado, funciona como limite para o traçado do Caminho. O corredor com largura normal somente será formado novamente em torno de 150 m após/antes do rio.

Acredita-se que esse local teve a função de pouso, ou seja, descanso da

tropa, pernoite, pastagem e aguada, pois possui uma grande área espaçosa, tanto numa margem quanto na outra, além do rio como fonte de água.



Figura 160 - Vista geral da área de travessia do rio Penteado com o alargamento do corredor e imagem do sobrevoo aéreo
Fotos: Ricardo Almeida. a) Data: 26/11/2004 (In: LOCKS, 2006, p. 30); b) Acervo: 11ª SR/ IPHAN/SC. Data: 03/02/2007.

Além disso, outro fator que deve ser considerado é o fato de poder usar esse

espaço como ponto de parada em períodos de chuva e, conseqüentemente, grande volume de água no rio. Portanto, além do pouso corriqueiro, os tropeiros poderiam estacionar a tropa e aguardar as melhores condições para cruzarem o rio.

Conforme o mencionado por Goulart (1961, p. 147), normalmente uma comitiva, ao realizar um pouso às margens de um curso de água, em situações normais, efetuava primeiro a travessia e depois realizava o pouso, para não serem surpreendidos à noite com chuvas que inviabilizariam a travessia no dia seguinte. Além disso, pelos vestígios do acampamento, sabia-se o rumo que seguia a comitiva, se de um lado ou de outro do rio.

No caso do rio Penteado, o pouso poderia ser realizado tanto numa quanto na outra margem, não havendo a necessidade de fincar estacas para prender os animais. O conjunto do próprio alargamento do corredor, que parece “abraçar” o rio e as barreiras naturais, funciona como um grande curral, sendo necessário somente fechar as extremidades mais estreitas do corredor.

Assim sendo, esse local seria um espaço multifuncional, um alargamento de pouso com estratégia material de travessia.

Até hoje o local é usado para o acampamento de pescadores, caçadores e aventureiros, fato constatado pelos resquícios encontrados no interior do alargamento, sobre o capão de mato existente.

5. 3. 5 Travessia do rio Pelotinhas

O rio Pelotinhas é afluente do rio Pelotas e formado, principalmente, pelo rio Penteado, que desemboca na sua margem esquerda, além de outros tributários pequenos, como riachos e arroios. Suas nascentes estão no município de Painel (SC) e ele atravessa toda a região da Coxilha Rica.

Segundo os dados hidrológicos disponíveis, o mês de maior vazão é setembro, enquanto que os índices de menor vazão estão entre os meses de janeiro e abril (ICR, 2007, p. 145). “Por ser um rio encaixado, quando de precipitações muito intensas, o nível de água torna-se muito elevado” (*ibid.*).

A travessia do rio Pelotinhas situa-se no final do trecho D, pt-26, junto da estrada municipal LGS-050. Todavia, convém salientar que o Caminho das Tropas também atravessa este rio em outro ponto, no sentido sul-norte.

No final do traçado do Caminho no trecho D, o mesmo está cortado pela atual estrada, formando um grande corte de barranco. Por isso é bastante

complicado compreender a organização do espaço, diante de tantas alterações realizadas.

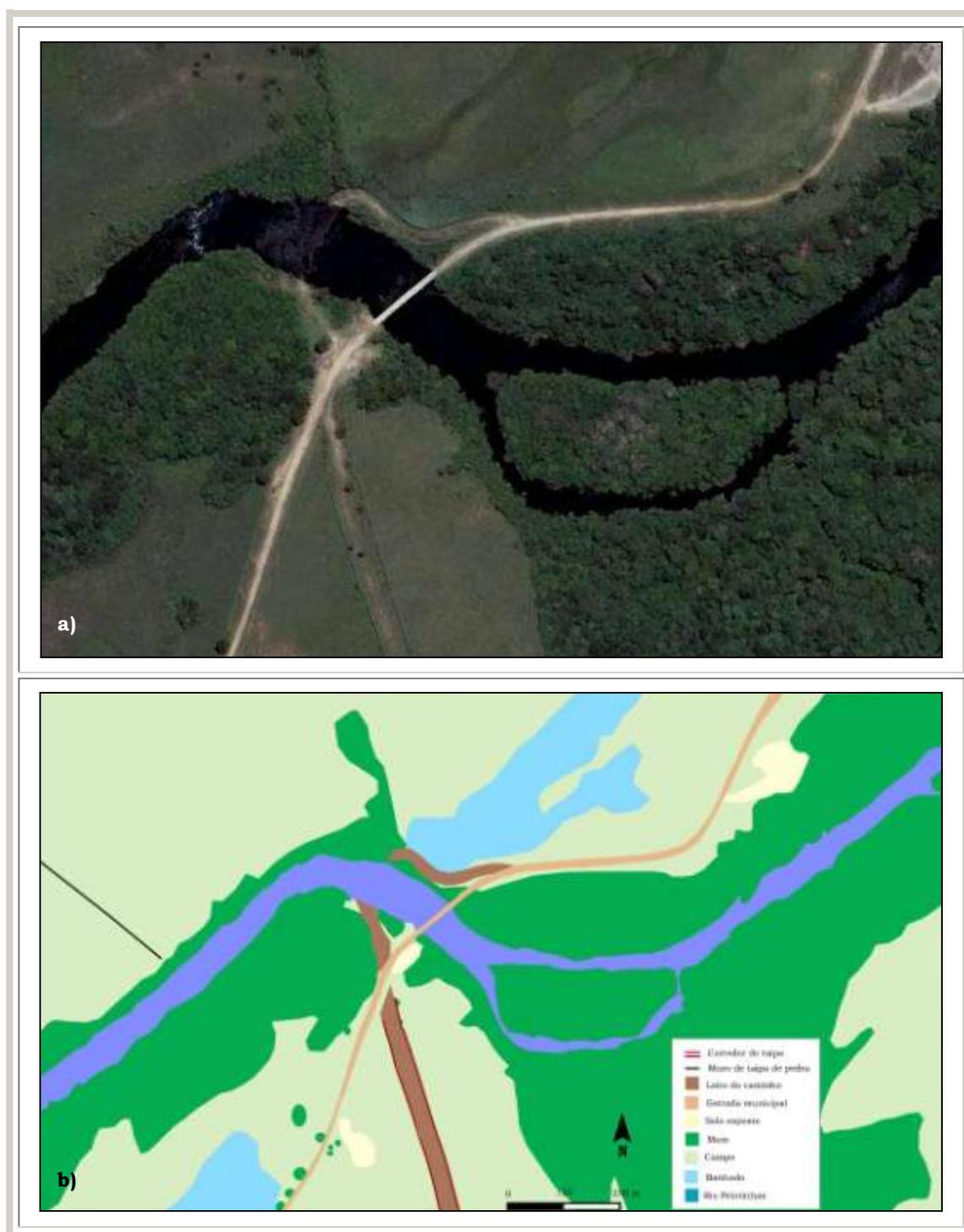


Figura 161 - Travessia do rio Pelotinhas: a) imagem de satélite; b) desenho com detalhamento das evidências

Fonte: a) *Google Earth* (DIGITAL GLOBE, 2008); b) A autora (2009).

A travessia do rio Pelotinhas situa-se à esquerda da ponte, em local de fácil acesso ao rio, onde o curso de água forma um espaço amplo, um espriado, com nível de água baixo, permitindo a passagem a pé. Observando-se a imagem de satélite (ver figura 161a), o traçado do Caminho após cruzar a estrada municipal está bastante evidente na paisagem. O ponto de travessia está sinalizado em ambas as margens do rio e está orientado segundo o corredor, dando ideia de continuidade. A volta que o Caminho faz para atravessar o rio é visível nas imagens de satélite, muito bem marcado na paisagem.

Atualmente, o rio Pelotinhas é atravessado por uma ponte de madeira amarrada por cabos de aço presos no leito rochoso do rio, indicando a violência de suas enxurradas e o quanto o seu volume de água sobe. Muitos moradores comentam que, frequentemente, o nível do rio alcança índices elevados, passando muito acima da ponte, inclusive com a ocorrência de casos de veículos que foram arrastados ao tentarem cruzar o rio cheio.

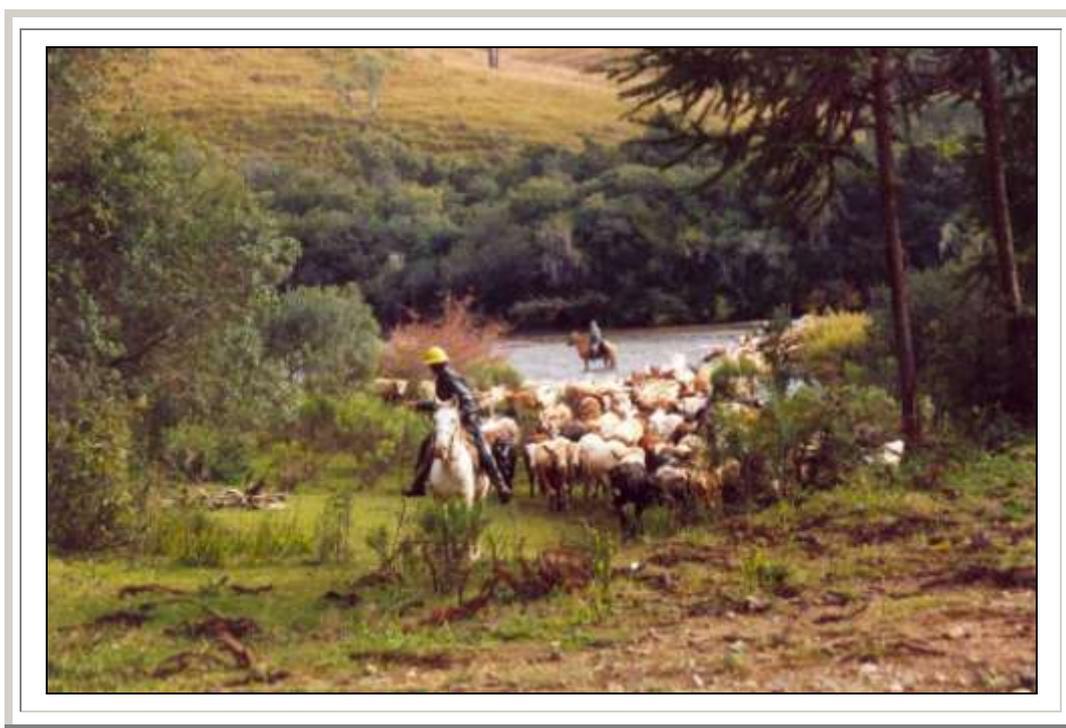


Figura 162 - Tropa de gado atravessando o Passo do rio Pelotinhas
Foto: A autora. Acervo: Scientia Ambiental/Nuparq/UFRGS. Data: 19/05/2004.

O passo ainda hoje é usado para a travessia das tropas de animais, como se pôde verificar nos registros fotográficos realizados em 2004 (ver figuras 162), onde aparece uma tropa de bezerros sendo levada de uma fazenda a outra. Observa-se que um condutor puxa a frente da boiada e os demais fazem uma baliza na lateral

do rio, como uma espécie de corredor, sinalizando o percurso de passagem dos animais. Outra pessoa fica na retaguarda empurrando o gado para o rio.

Este local, às margens do rio, também é usado como área de camping e balneário por frequentadores, assim como acampamento para pescadores e caçadores, além de área de descanso para viajantes.

Finalmente, no que tange à travessia de rios, é importante ressaltar que a maior parte das estruturas nessas áreas são visíveis nas imagens de satélite, desde que estejam sem cobertura vegetal. Os documentos textuais e cartográficos fazem referências aos rios Pelotas e Canoas, os maiores e principais rios da região, em função da importância estratégica e papel desempenhado ao longo da história do Caminho das Tropas, como limite territorial e defesa do território português, conforme o abordado no terceiro capítulo. Os demais rios, eventualmente são mencionados em algum roteiro, sem maiores descrições do que a sua simples identificação.

5. 4 ESTRUTURA DE DRENAGEM

Estrutura de drenagem é o dispositivo ou o conjunto de sistemas que realizam o escoamento das águas dos terrenos encharcados, facilitando a saída de água das chuvas e evitando o acúmulo dessas em terrenos propensos a enchentes.

Um sistema de drenagem pode ser natural (rios, córregos) ou artificial (construído pelo homem), sendo composto de canais ou dispositivos que atuam interligados drenando as águas superficiais, geralmente provenientes de chuvas.

Este tipo de estrutura é importante em estradas e rodovias, pois tem a função de eliminar as águas do leito, captando-as e conduzindo-as para locais mais afastados. Para a drenagem de estradas, podem-se usar estruturas superficiais (canais, valetas) ou subterrâneas (bueiros, galerias).

Na pesquisa arqueológica realizada na Estrada do Paraibuna, em Minas Gerais, foram registrados diversos tipos de estruturas de drenagem como sistema de escoamento de águas pluviais e fluviais, tais como canais, drenos, bueiros e galerias.

Os canais observados na referida pesquisa “[...] são sulcos talhados na superfície das rochas, de secção côncava, que conduzem as águas das chuvas às demais estruturas do sistema de drenagem” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 11). Apresentam traçados sinuosos e desiguais, correndo no próprio leito ou nas laterais, no caso do

Caminho Novo, e nas margens da estrada com trajeto mais retilíneo, como na Estrada do Paraibuna.

As estruturas de drenagem subterrâneas, como bueiros e galerias, não foram identificadas nos trechos estudados nesta pesquisa. Contudo, este tipo de estrutura de escoamento foi identificado na região em um sítio arqueológico, a “Tapera do Arroio Cará” (SC-LG-18).

Outro dispositivo, bastante frequente nos drenos registrados nos trechos de caminhos pesquisados entre Ouro Branco e Ouro Preto, é a presença de gárgulas, “[...] pedras salientes em forma de calha [...] destinadas a jogar as águas a certa distância das paredes, de forma a protegê-las.” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 11) (ver figura 163).

No entanto, nos segmentos pesquisados do Caminho das Tropas esse tipo de complemento ao dreno não foi encontrado. A ausência dos mesmos é justificável, à medida que os drenos ocorrem em áreas onde não há a necessidade e nem a possibilidade de escoar ou lançar as águas a certa distância da parede, pois os dispositivos situavam-se no mesmo nível da superfície do terreno.

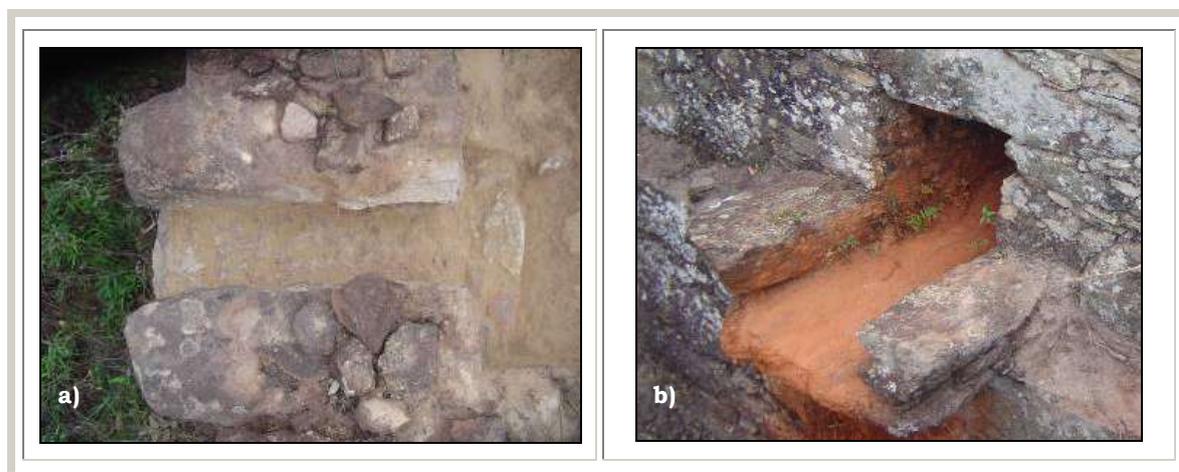


Figura 163 - Exemplos de estruturas de drenagem da Estrada (inacabada) do Paraibuna em Minas Gerais: a) dreno com gárgula; b) saída de bueiro e gárgula
Fonte: Assis *et al.* (2007, p. 11, figuras 16 e 19).

Nos muros de taipa de pedra construídos em Portugal, também são empregados dispositivos de drenagem com o objetivo de escoar as águas de terrenos:

A drenagem dos terrenos que os muros confinam é feita por simples perfurações – tornou-se comum a utilização de tijolos furados colocados de través na alvenaria do muro – ou expressões mais cuidadas, tais como pequenos arcos em pedra. Estes drenos podem eventualmente ligar-se a regos ou canais compondo esquemas de irrigação exteriores aos muros. (VARANDA, 2203, p. 268).

Ao longo dos trechos estudados do Caminho, foram identificadas estruturas de drenagem que se caracterizam por dispositivos superficiais do tipo drenos e valas. Contudo, também se registrou outra estratégia de deságue adjacente ao Caminho: interrupções no muro de taipa para facilitar ou conduzir a travessia de um pequeno curso de água, que pode variar o seu volume conforme o regime de chuvas. Os drenos estão relacionados ao escoamento de águas pluviais e fluviais, enquanto que as interrupções da taipa são para a passagem de água fluvial.

As estruturas de drenagem têm dupla função no caso dos corredores: permitir o escoamento das águas, evitando o acúmulo de água e a formação de lama e, conseqüentemente, atoleiros no interior do corredor; e auxiliar na conservação da própria taipa, evitando os riscos de comprometimento da sua estrutura, resultando, por exemplo, num desmoronamento.

5. 4. 1 Dreno e vala

Um dreno é qualquer tipo de estrutura construída ou dispositivo instalado com a função de fazer escoar efluentes ou interceptar e conduzir a água em uma área pavimentada. Geralmente é um tubo enterrado sob o solo.

Todavia, o tipo de estrutura de dreno registrado ao longo dos corredores caracteriza-se por uma abertura construída na base do muro de taipa de pedra, permitindo o escoamento de água de uma margem para a outra do Caminho ou evitando o acúmulo de água no interior do corredor.

Trata-se de orifícios nas taipas de pedra com diversos formatos (retangular, quadrangular, triangular e disforme), deixando um vão livre na taipa de pedra para a passagem de água.

A vala ou valeta de drenagem é uma estrutura usada para conduzir o escoamento de água em área de várzea ou baixadas, recebendo as águas que escorrem do terreno adjacente ou conduzindo-as para um determinado local. Trata-se de uma escavação linear no terreno, apresentando normalmente maior profundidade que largura.

As valas observadas ao longo dos corredores não foram necessariamente cavadas. Algumas possuem aparência natural, formada pelo próprio escoamento de água e desgaste do solo. As valas naturais têm, em geral, forma da seção côncava e revestida de vegetação, tais como as gramíneas.

Todavia, em alguns casos, percebe-se que as valas são “limpas”, existe a ação de desobstrução do sedimento na vala para melhor escoamento de água,

principalmente em locais de menor caimento do terreno. As valas que foram cavadas apresentam, geralmente, uma seção retangular.

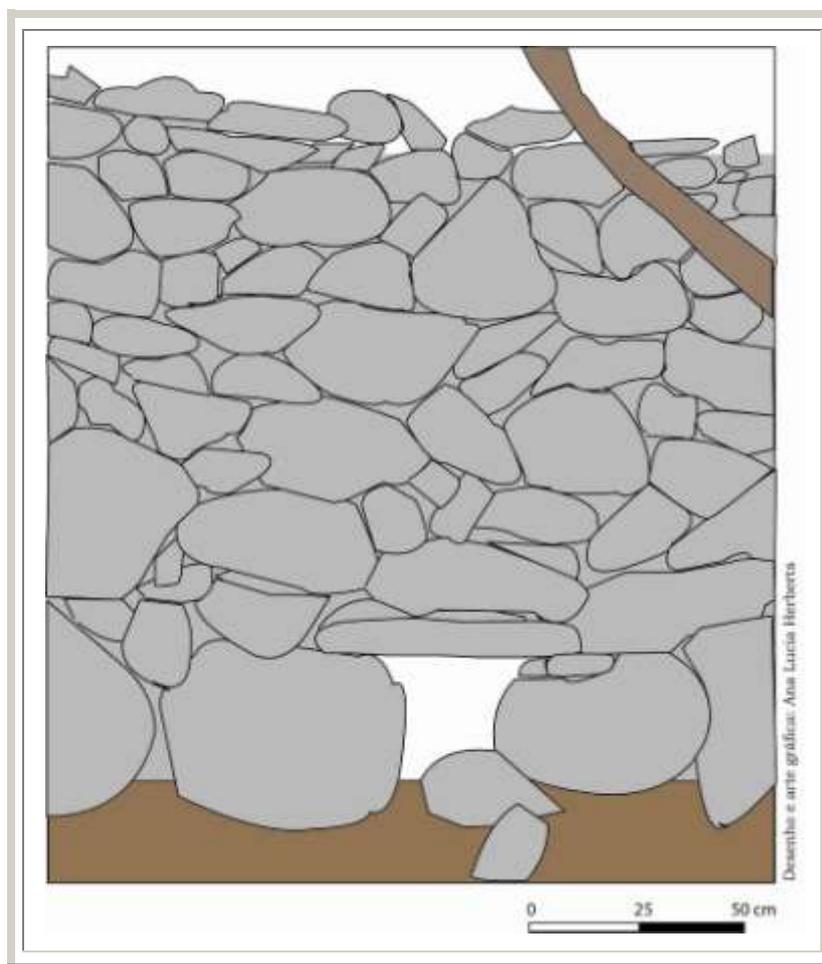


Figura 164 - Desenho de um dreno situado no trecho A (pt-136), detalhando a sua construção na taipa
 Fonte: A autora (2008).

Valas e drenos são estruturas diferentes, mas que atuam em conjunto num sistema de drenagem superficial. Os drenos e valas funcionam por gravidade, escoando a água do ponto mais alto para o mais baixo, fazendo a drenagem natural do terreno. Constituem dispositivos importantes no processo de drenagem de uma área.

O sistema de drenagem do pt-54, subtrecho A5, é formado por duas valas perpendiculares ao muro da margem esquerda, sendo uma maior e outra menor, e por drenos. Analisando-se a paisagem no entorno imediato, observa-se que a drenagem está situada em terreno de declive suave a oeste, o que favorece o escoamento da água e contribuiu para formar as valas no relevo. Contudo, este volume de água é proveniente de um banhado formado pela retenção de água em

uma superfície plana na margem direita, acarretando, no caso de haver muita água, que a mesma acabe por escoar através do corredor para o ponto de maior declive.



Figura 165 - Drenos do trecho A: a) dreno com forma quadrangular em corredor com desnível (pt-159); b) dreno (pt-161); c-d) dreno quadrangular com vala com seção retangular (pt-136), escala de 50 cm. Fotos: a-b) Adelson André Brüggemann; c-d) A autora. Data: 05/02/2008.

Os drenos foram construídos com a mesma técnica da taipa de pedra. Uma característica é marcante na maioria dos drenos registrados: a abertura sob o muro foi obtida através da colocação de uma pedra alongada ou uma placa rochosa com formato horizontal, empilhada sobre outras verticais, sustentando as demais pedras que formam o muro, e, assim, formando o vão de passagem livre de água no muro.

A pedra horizontal encontra-se em estado natural, não tendo sido executado

nenhum tipo de entalhamento para obter a forma retangular, tratando-se de uma pedra selecionada pelo seu formato.

O uso dessa pedra horizontal resulta, normalmente, num dreno com formato mais ou menos geométrico, retangular ou quadrangular (ver figura 165), variando a altura e a largura em função dos blocos rochosos usados, conforme se pode constatar no apresentado no quadro 18 e no registro fotográfico (ver figuras 166, 167 e 168).

Entretanto, outros formatos também foram observados, como drenos triangulares, tendo maior largura superior que inferior, como um triângulo com a base invertida (ver figuras 167b e d). Outros drenos têm forma irregular, ou seja, disforme, construídos da maneira não geométrica, usando os blocos rochosos disponíveis. Nestes casos, têm-se a impressão de que alguns blocos foram “tirados” da taipa (ver figura 166c e d, 167 a-c).

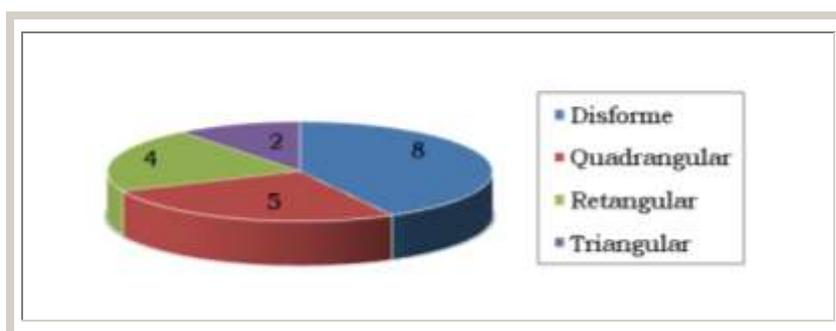


Gráfico 12 - Formato dos drenos registrados nos trechos de corredores analisado
Fonte: A autora (2009).

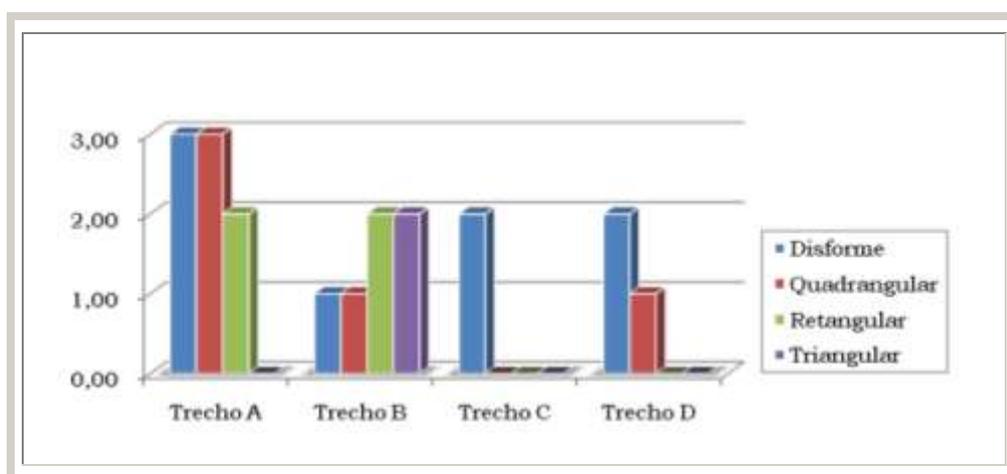


Gráfico 13 - Distribuição do formato dos drenos registrados por trecho estudado
Fonte: A autora (2009).

A variação do formato dos drenos, conforme os gráficos 12 e 13, demonstra

que o tipo triangular é o de menor ocorrência, encontrado somente no trecho B. Enquanto que os geométricos, quadrangular e retangular, são os mais recorrentes, por serem a forma mais comum de construção numa taipa de pedra. O modelo disforme segue a mesma técnica construtiva dos drenos geométricos, contudo o vão não tem uma forma definida, pois a maior pedra que sustenta o muro sobre o orifício não tem uma forma retangular achatada e horizontal.



Figura 166 - Drenos do trecho A: a) dreno (pt-55); b) dreno (pt-137); c-d) dreno disforme (pt-143), escala de 50 cm; e-f) dreno construído com uma pedra longitudinal (pt-146), escala de 50 cm; Fotos: a-b) Adelson André Brüggemann. a) Data: 04/02/2008; b) Data: 05/02/2008; c-f) A autora. Data: 05/02/2008.

Em todos os trechos analisados do Caminho, foram identificadas e registradas estruturas de drenagem com drenos e valas, conforme o quadro 18, que sintetiza as dimensões máximas e as principais características observadas. As dimensões máximas variam de 20 cm a 80 cm de largura e de 20 cm a 60 cm de altura.



Figura 167 - Drenos do trecho B: a) dreno quadrangular (pt-04); b) conjunto de drenos na taipa (pt-05); c) dreno (pt-07); d) dreno com formato triangular (pt-08), escala com 1 m
Fotos: a) A autora; b-d) Adelson André Brüggemann. Data: 03/05/2008.

Entre as principais características de instalação dos drenos e valas na paisagem, estão os locais próximos das áreas úmidas como brejos, banhados, afloramentos de água e compartimento topográfico em encosta (baixa encosta ou meia encosta), preferencialmente em relevo com inclinação lateral ao corredor, ou seja, não em aclave ou declive, mas o corredor cortando uma encosta transversalmente. Somente em três casos os drenos situavam-se em superfície aplainada.

Outra característica marcante relacionada aos drenos é o desnível observado entre as margens dos muros do corredor (ver figura 165a), ou seja, um dos lados

está situado mais acima no terreno que o outro, propiciando um caimento que naturalmente conduz a água de uma margem à outra. Esse desnível poderia ocasionar o acúmulo de água no interior do corredor, formando, conseqüentemente, áreas lodosas e até mesmo colocar em risco a conservação da taipa, caso não houvesse um dispositivo de escoamento. Observou-se também a ocorrência de conjuntos de mais de um dreno juntos, em dois casos, funcionando com uma rede de drenagem. No caso do pt-05 do trecho B, trata-se de três drenos de passagem de água proveniente de uma nascente existente na margem direita do corredor (ver figura 167b). O interessante é que cada dreno possui um formato distinto. No outro caso, o pt-16 do trecho C, o sistema é composto por dois drenos (ver figura 168a).



Figura 168 - Drenos dos trechos C e D: a) conjunto de dois drenos disformes (pt-16C); b) dreno disforme (pt-20D); c) dreno disforme (pt-21D); d) dreno quadrangular (pt-22D0, escala 1 m
Fotos: A autora. a) 01/05/2008; b-d) Data: 04/05/2008.

No trecho C (pt-07 e pt-08), registraram-se dois pontos de drenos instalados em uma curva da margem esquerda do corredor, com distância entre si de 2,80 m. Sua construção é semelhante à dos demais drenos desse trecho, assim como a sua morfologia e as suas dimensões.

TRECHO	PT	FORMA	LARGURA	ALTURA	DETALHES
A	Pt-55	Retangular	-	-	Dreno construído com uma placa alongada de rocha sob o muro, formando um vão livre de forma retangular. Possui mais largura e pouca altura.
	Pt-136	Quadrangular	80 cm	60 cm	Dreno construído com uma rocha alongada sustentando o muro. Possui uma vala perpendicular.
	Pt-137	Quadrangular	-	-	Sistema de drenagem com vala profunda.
	Pt-143	Disforme	30 cm	50 cm	Tem forma irregular como se alguns blocos foram tirados da taipa, 90 cm de profundidade
	Pt-146	Disforme	60 cm	30 cm	Pedra longitudinal sustentando o muro de taipa e formando uma abertura.
	Pt-152	Disforme	-	-	-
	Pt-159	Quadrangular	-	-	Dreno construído com uma pedra longitudinal na horizontal sustentando o muro da taipa e permitindo um espaço vazado na taipa.
	Pt-161	Retangular	-	-	-
B	Pt-004	Quadrangular	40 cm	47 cm	Possui uma vala perpendicular à taipa.
	Pt-005	Disforme	-	-	Composto por 3 drenos de passagem de água proveniente de uma nascente existente na margem direita.
		Triangular	-	-	
		Retangular	-	-	
	Pt-007	Retangular	60 cm	30 cm	Dreno instalado próximo a curva fechada.
Pt-008	Triangular	-	-	Dreno instalado em curva fechada.	
C	Pt-016	Disforme	-	-	Composto por 2 drenos instalados na taipa. Na paisagem ficou marcada uma vala no solo onde escorre a água do dreno.
		Disforme	-	-	
D	Pt-020	Disforme	20 cm	40 cm	-
	Pt-021	Disforme	60 cm	20 cm	-
	Pt-022	Quadrangular	35 cm	30 cm	Dreno construído com uma laje de pedra longitudinal sustentando o vão por onde escoar a água.

Quadro 18 - Características dos drenos registrados nos trechos A, B, C e D percorridos e analisados
Fonte: A Autora (2009).

Em todos os segmentos avaliados do Caminho das Tropas, constatou-se a existência de estruturas de drenagem para escoar águas pluviais acumuladas ou que vertem de uma margem mais alta sobre o leito do caminho, ou ainda, fluviais que atravessam os corredores.

Dentre as estruturas de drenagem, foi identificada somente a tipologia de estruturas sobre a superfície, os drenos e as valas. Os drenos se caracterizam como uma abertura com aparência, em geral, retangular ou quadrangular na base do muro de taipa de pedra e construídos com blocos rochosos basálticos, segundo a mesma técnica que o restante da taipa.

Nas imagens de satélite, não é possível visualizar esse tipo de estrutura, pois as mesmas encontram-se embutidas na taipa de pedra do corredor. Contudo, as características ambientais do levantamento planialtimétrico, em conjunto com fotointerpretação de áreas úmidas, podem indicar os possíveis locais de ocorrência de estruturas de drenagem.

Os principais indícios para a existência dessas estruturas são: desnível entre as margens do corredor, preferencialmente em meia encosta, e a existência de locais com acúmulo de água. Estes aspectos ambientais são fortes indicativos da existência de sistemas de drenagem do tipo valas e drenos.

A documentação textual manuscrita e iconográfica não forneceu qualquer tipo de informação para análise desse tipo de estrutura de drenagem.

5. 4. 2 Interrupção no corredor para drenagem

As interrupções nos muros de taipa do corredor para a travessia de córregos apresentam-se de forma bastante diferenciada, usando a estratégia de desencontrar a sequência do muro. Esse tipo de abertura no corredor tem a função de permitir uma maior vazão do volume de água que cruza o caminho.

Quando o corredor foi construído, provavelmente tinham o conhecimento de que o volume de água seria maior do que um muro de taipa poderia suportar e que drenos instalados no local não teriam capacidade suficiente para escoar e permitir que o curso de água cruzasse o caminho.

A partir das análises *in loco*, constatou-se que não houve nenhum tipo de processo de desmoronamento da taipa ou reconstrução nos locais onde estão situadas. Confirmou-se, no entanto, que a taipa foi construída propositalmente com muros desencontrados, formando um vão livre, geralmente oblíquos ao corredor.

Além disso, analisando os mapas apresentados no capítulo anterior, observa-se a intencionalidade do Caminho em atravessar cursos de água pela necessidade de trazer áreas de aguada para o seu leito, uma vez que o corredor fecha completamente o acesso da tropa de animais para o que está às margens, por vários quilômetros.

Em outras situações, não havendo como construir o corredor numa encosta sem cruzar por nenhum córrego, a solução encontrada foi adaptar a construção do muro de taipa, ultrapassando o ponto úmido sem maiores prejuízos para o Caminho.

Este tipo de abertura oblíqua ao eixo do muro do corredor foi registrado em dois locais: a) pt-19 do trecho B: a continuação da taipa está deslocada em torno de 5 m para a direita em relação ao eixo. A passagem da água ocorre em vala perpendicular ao corredor e no interior deste na diagonal; e b) pt-23 do trecho C: abertura de 12 m de extensão, estando o corredor da margem esquerda com o eixo do muro deslocado em torno de 8 m do eixo normal.

No entanto, outros pontos de abertura no corredor para a travessia de córregos foram observados nos trechos analisados. Mas trata-se, nesses casos, de pequenas interrupções na taipa de pedra, sem qualquer tipo de modificação no eixo do traçado do corredor. Este é o caso de vários pontos, nos quais há a travessia de um pequeno córrego.

Como em alguns casos, torna-se difícil avaliar se realmente o corredor foi construído originalmente com essa interrupção simples na taipa. Em função das bordas da taipa estarem desmoronadas, não se analisará esse tipo de ocorrência.

Em algumas situações, poderiam ser taipas com drenos que ruíram e tombaram; em outras, a abertura foi aumentada pelo efeito destrutivo dos grandes volumes de água. Assim, torna-se difícil deduzir qual era a morfologia original.

Para fins ilustrativos, apenas computou-se e listou-se a quantidade de locais com interrupção da taipa de pedra com a passagem de pequenos córregos:

- a) Trecho A: ponto pt-92;
- b) Trecho B: pontos pt-17 e pt-18;
- c) Trecho C: pontos pt-05 e pt-25;
- d) Trecho D: pontos pt-14 e pt-17.

Nesta lista, foram excluídos os locais de travessia de cursos de água maiores, como rios e arroios, que foram analisados e apresentados anteriormente.

Em geral, os locais de abertura no corredor encontram-se, atualmente, fechados com o auxílio de cerca de arame farpado, mantendo assim o cercado para

entrada dos animais que pastam nos campos das imediações do corredor.

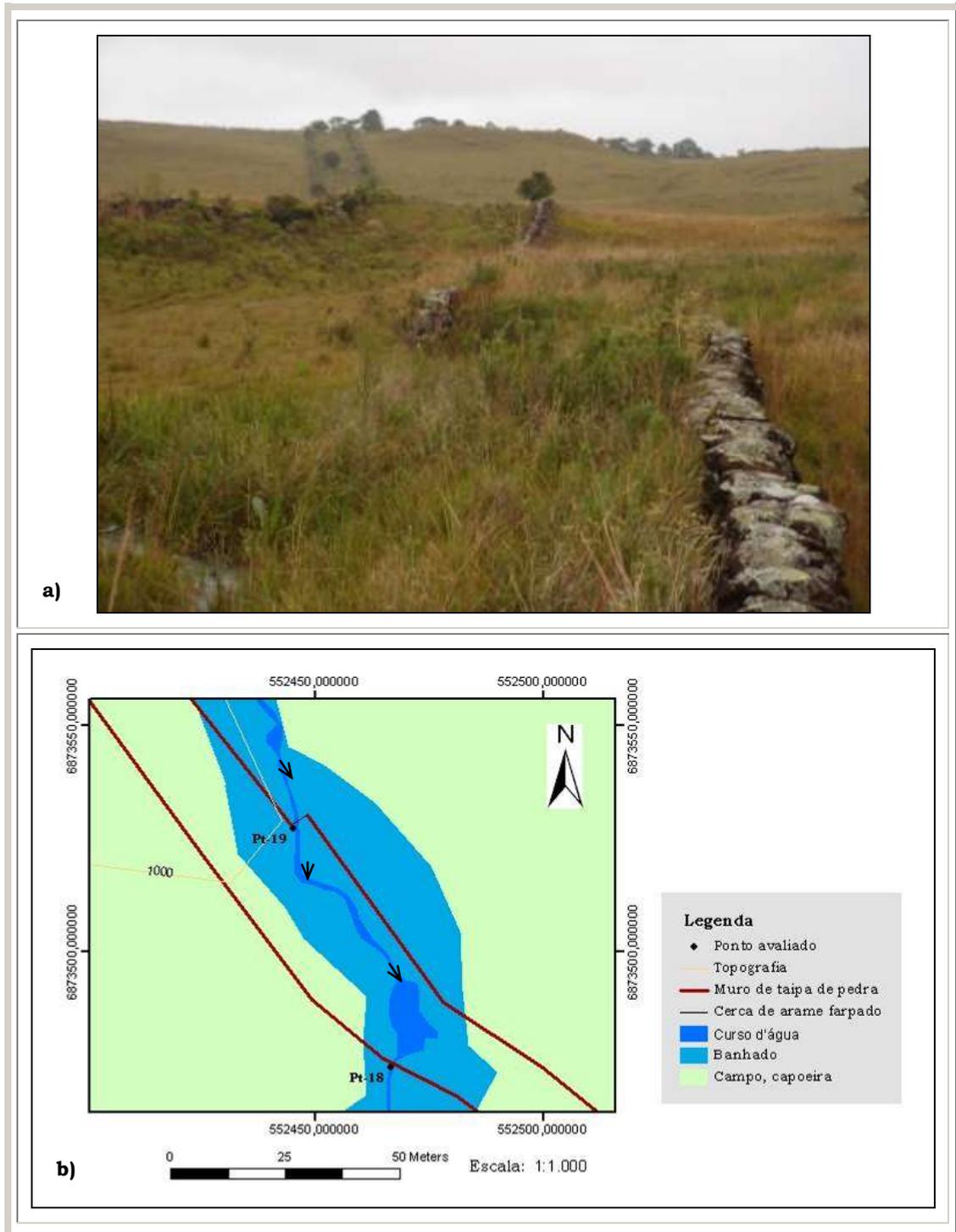


Figura 169 - Detalhe de interrupção no corredor com muros de taipa de pedra desconstruídos para a travessia de curso de água no pt-19 do trecho B
 Fonte: a) Foto: A autora. Data: 03/05/2008. b) Autora (2009).

As aberturas oblíquas no muro de taipa de pedra do corredor são visíveis em imagens de satélite de alta resolução e de grande escala, auxiliando muito na sua localização e interpretação das características ambientais, tais como hidrografia e

topografia.

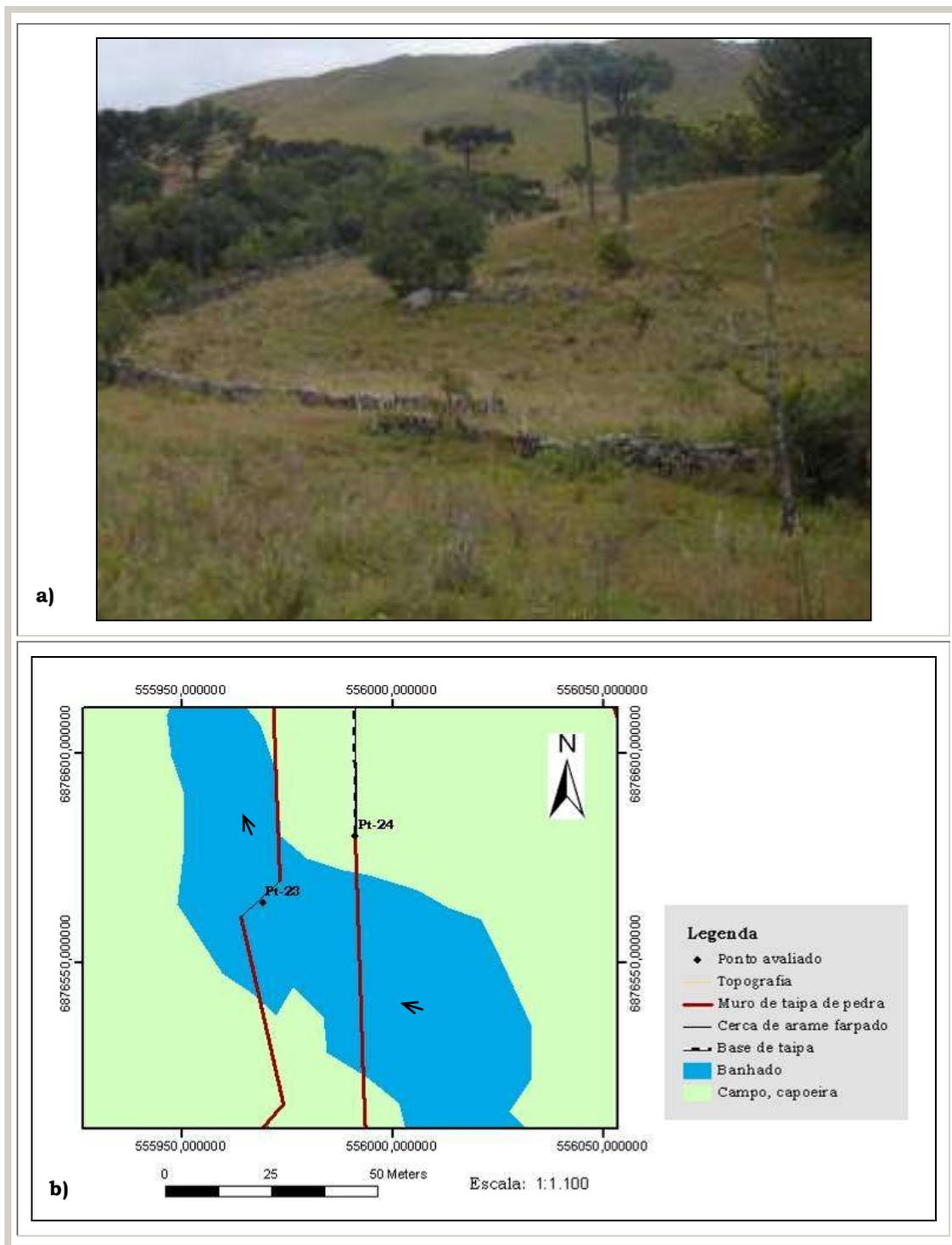


Figura 170 - Detalhe de interrupção no corredor com muros de taipa de pedra desconstruídos em área de banhado, no pt-23 do trecho C
 Fonte: a)Foto: A autora. Data: 01/05/2008. b) Autora (2009).

Na documentação iconográfica e textual analisada não há qualquer tipo de menção à ocorrência desse tipo de estrutura, assim como também não foi

encontrado registro em outras pesquisas arqueológicas realizadas sobre caminhos.

5. 5 ÁREA CALÇADA

Uma área calçada se caracteriza por ser lajeada ou empedrada por rochas selecionadas e ajustadas umas às outras por um calceteiro, a fim de melhorar o trânsito, geralmente, em áreas úmidas, nas subidas e descidas. É um tipo de pavimentação usada no passado para revestir ruas e estradas, pela justaposição de pedras. Atualmente, a técnica ainda é utilizada para pavimentar ruas com blocos rochosos talhados, como, por exemplo, os paralelepípedos.

Revisando a bibliografia existente sobre caminhos, constata-se que outros foram pavimentados no passado, usando a técnica de calçamento com pedras irregulares:

Pavimento feito com pedras irregulares. Foi muito usado nas ruas estreitas das cidades brasileiras no período colonial. Sua técnica de execução é bastante rudimentar. As pedras são assentadas uma por uma com um martelo sobre o leito de terra regularizada. Em seguida espalha-se mais terra e com um soquete manual procede-se à compactação. (INBI-SU, p. 26).

No caso das estradas, usavam-se, preferencialmente, pedras grandes e com superfícies mais planas, permitindo um maior rendimento da técnica e melhor aproveitamento para o trânsito, sendo o assentamento realizado diretamente sobre o chão. Dessa forma, a face mais irregular da pedra fica para baixo, facilitando a fixação sobre o solo.

Segundo Júlio Roberto Katinsky (1994, p. 75 *apud* ASSIS *et al.*, 2007, p. 8) um dos poucos caminhos coloniais pavimentados foi o Caminho Novo. Conforme o depoimento de Robert Walsh (1985, p. 97 *apud* ASSIS *et al.*, 2007, p. 8) sobre esse calçamento: “Uma estrada pavimentada saía outrora da cidade [imperial] e se estendia por vários quilômetros, mas fazia muito tempo que se desmantelara, e as pedras que a haviam pavimentado jaziam espalhadas por toda parte”. A pesquisa arqueológica realizada no Caminho Novo, no trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto, “identificou vestígios de calçamento em pontos isolados e preservados do percurso, entretanto, nenhum deles em boas condições de integridade” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 8).

Outros exemplos de caminhos calçados no Brasil Colônia e Império são a Calçada do Lorena no Caminho do Mar, o Caminho de Itupava entre Curitiba e Morretes no Paraná, e em Santa Catarina, o Caminho Desterro – Lages.



Figura 171 - Exemplos de caminhos calçados no Brasil: a) Caminho do Diamante no Parque Estadual do Rio Preto (MG); b) Caminho Desterro – Lages, localidade de Pinheiral, município de Rancho Queimado (SC)

Fotos: a) Instituto Estrada Real (In: SANTOS, 2006, p. 57); b) A autora. Data: 06/01/2008.

O Caminho do Mar, que passava pela chamada Serra de Paranapiacaba, “fora calçado e seu traçado melhorado a fim de assegurar a circulação entre o Porto de Santos e São Paulo” (MENDES; GONÇALVES, s.d.), no final do século XVIII, por determinação do governador da Capitania de São Paulo, Bernardo José Maria de Lorena, fazendo a ligação viária entre o litoral e o planalto paulista.

A construção da Calçada não se restringiu apenas à colocação de pedras sobre uma trilha na mata. As obras proveram o caminho de parapeitos nos precipícios e de uma inclinação que permitia a passagem de animais (mulas e burros) carregados com toda a sorte de mercadorias, pousos, oratórios, além de toda uma preocupação em sua preservação estrutural em um local muito instável e inóspito: a Serra do Mar. (MENDES; GONÇALVES, s.d.).

Muito interessante é a descrição que fez o Frei Gaspar da Madre de Deus a Bernado de Lorena, em sua carta datada de 06/03/1792, descrevendo as características da Calçada do Lorena:

Uma ladeira espaçosa, calçada de pedras por onde se sobe com pouca fadiga, e se desce com segurança. Evitou-se a aspereza do caminho com engenhosos rodeios, e com muros fabricados junto aos despenhadeiros se desvaneceu a contingência de algum precipício. Por meio de canais se preveniu o estrago, que costumavam fazer as enxurradas; e foram abatidas as árvores que impediam o ingresso do sol, para se conservar a estrada

sempre enxuta, na qual em conseqüências destes benefícios já se não vêem atoleiros, não há lama, **e se acabaram aqueles degraus terríveis**. (In: MENDES, 1994, p. 9, grifo nosso).

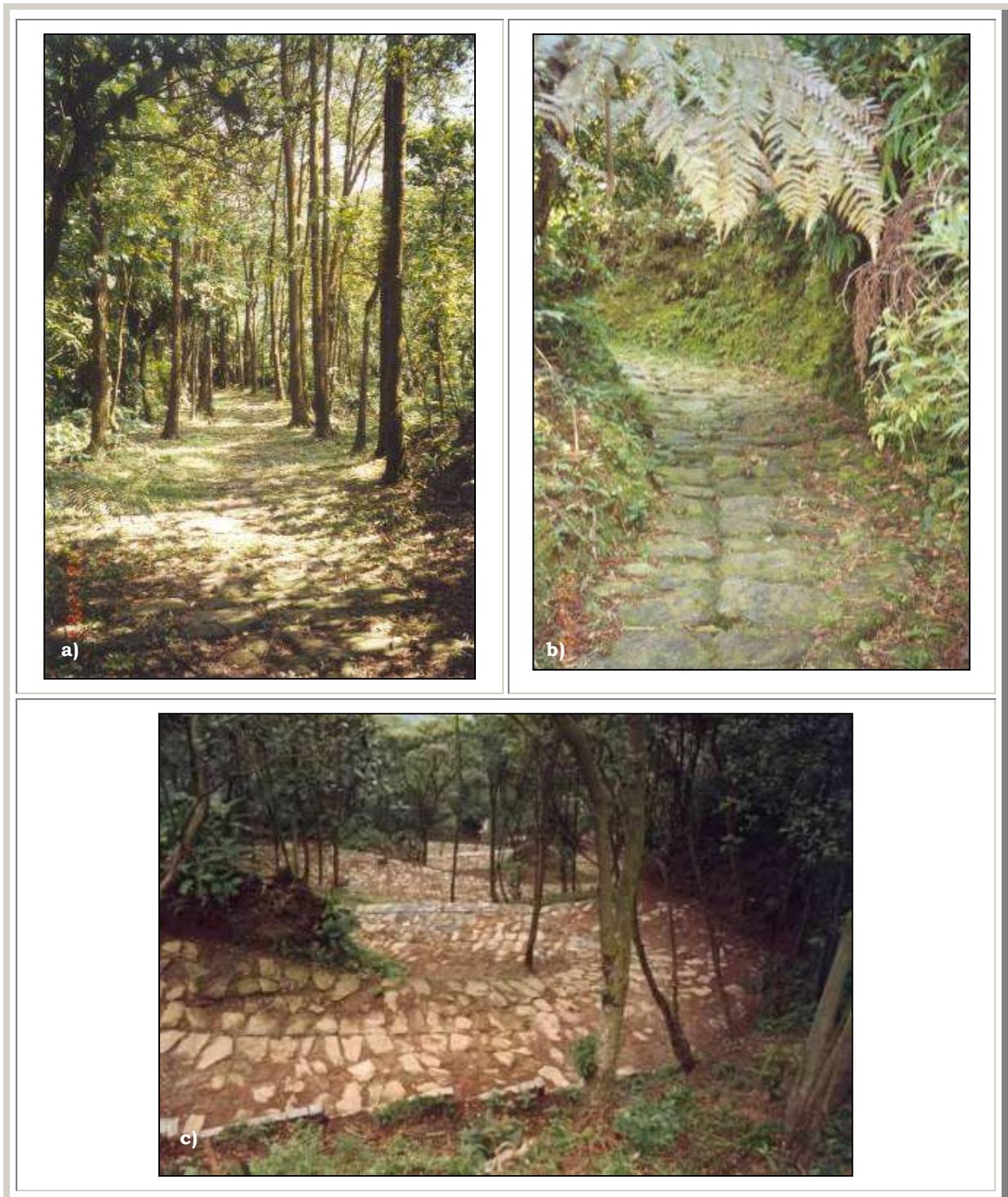


Figura 172 - Imagens da Calçada do Lorena: a) calçamento no planalto; b) calçamento da descida da serra; c) percurso em zigue e zague recuperados pela EMAE
Fonte: Fotos: a-b) Mendes; Gonçalves (s.d.); c) EMAE (In: SANTOS, s.d.).

Esta descrição aponta claramente a razão de o caminho ter sido pavimentado, evitando os processos erosivos que formavam grandes degraus. Esta

mesma observação é válida para o caso do calçamento investigado nesta pesquisa, apontando a principal razão para calçar uma pequena porção do caminho na encosta íngreme: evitar a formação do degrau, que inviabilizaria a passagem.

As primeiras evidências arqueológicas do pavimento irregular de pedras foram encontradas nos primeiros levantamentos topográficos realizados na região do Caminho do Lorena em 1980 (ZANETTINI, 1998).

O calçamento possui largura de 1,5 a 2 metros, em forma abaulada, conforme o padrão de pavimentação das estradas da época, apresentando diferenças construtivas em área de planalto e na descida da serra:

[...] a descida íngreme da Serra do Mar, a Calçada procura acomodar-se longe de qualquer nascente ou afluente, evitando transposição de cursos d'água, o que barateou a obra e a preservou. Os seus executores também tomaram o cuidado de locá-la em um espigão divisor de águas, onde as declividades são menores e, à medida do possível, no lado norte do mesmo, onde está acomodada do vento Sul e há melhor insolação. (MENDES; GONÇALVES, s.d.).

Além disso, a calçada assume um perfil diferenciado daquele encontrado no planalto, abaulado. Agora tem a forma em “V”, fazendo com que a água escoe pelo centro da calçada. Essa medida, tomada pelos construtores, evita a erosão da borda da calçada promovida pela grande velocidade que a água adquire e, para tal, há uma diferenciação marcante no tamanho das rochas utilizadas. Ao centro, são de maior dimensão e resistência. Nas bordas, menores (MENDES; GONÇALVES, s.d.).

A imagem “Negros calceteiros” de Debret (1971, p. 61), apesar de retratar o calçamento de uma rua do Rio Janeiro em 1824 - um espaço urbano -, é bastante ilustrativa, pois demonstra a maneira como as pedras eram colocadas e quais as ferramentas utilizadas nesse ofício.

Nesta aquarela (ver figura 173), observa-se o uso de pelos menos três ferramentas:

a) espécie de socador manual, empregado por dois escravos (primeiro plano), para compactar o solo;

b) martelo de calceteiro (segundo plano, escravo à esquerda), tipo de martelo com cabeça de dois gumes, sendo um rombudo (quadrado ou redondo) de um lado para martelar as pedras e no lado oposto um gume agudo, em forma de cunha para arrancar;

c) enxada ou enxó curvo.

Além desses equipamentos, na extremidade esquerda da aquarela aparecem encostadas na mureta uma pá de cavar e uma picareta para quebrar pedras.

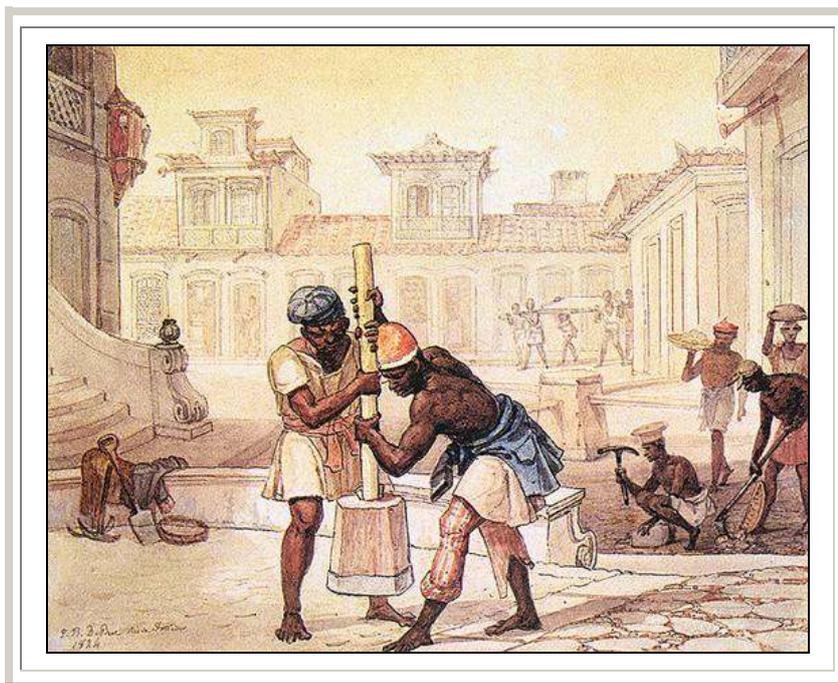


Figura 173 - “Negros calceteiros” no Rio de Janeiro, em 1824
 Fonte: Jean Baptiste Debret (1971, p. 61)

O texto que acompanha a gravura informa como a pavimentação era realizada:

Emprega-se no calçamento um granito cinzento, bastante mole, única pedra de rocha que se encontra no Rio. As calçadas são lajeadas e o leito das ruas pavimentado com pedaços de pedra irregulares, cujos interstícios são enchidos com pequeninos fragmentos. São os negros ainda que se encarregam desses trabalhos e eles os executam sob a fiscalização de feitores brancos. (DEBRET, 1971, p. 60).

De todos os segmentos do Caminho percorridos, somente no trecho A encontrou-se um ponto de calçamento, cuja superfície foi construída usando a técnica do calcetamento, sendo lajeada com pedras irregulares. As pedras empregadas foram selecionadas, com uma das faces planas ou aplainadas, formando a superfície calçada. A matéria prima utilizada foi a rocha basáltica, bastante comum e abundante na região.

A área se caracteriza por ser uma curva em encosta com extensão de aproximadamente 8 m por 1,80 m de largura e inclinação de 25° graus. O local é adjacente a grandes blocos rochosos e a uma laje de pedra no piso, sendo delimitado por outras rochas menores, pelo corte do barranco e pela margem escarpada, o que impossibilitava a busca por outra alternativa de percurso na encosta.

A área calçada foi uma solução adotada para impedir o fechamento total da

senda estreita formada pelo aprofundamento da vala e o soterramento por grandes blocos rochosos, somando-se a isso o fato de não haver outra alternativa de percurso naquele trecho de escarpa.

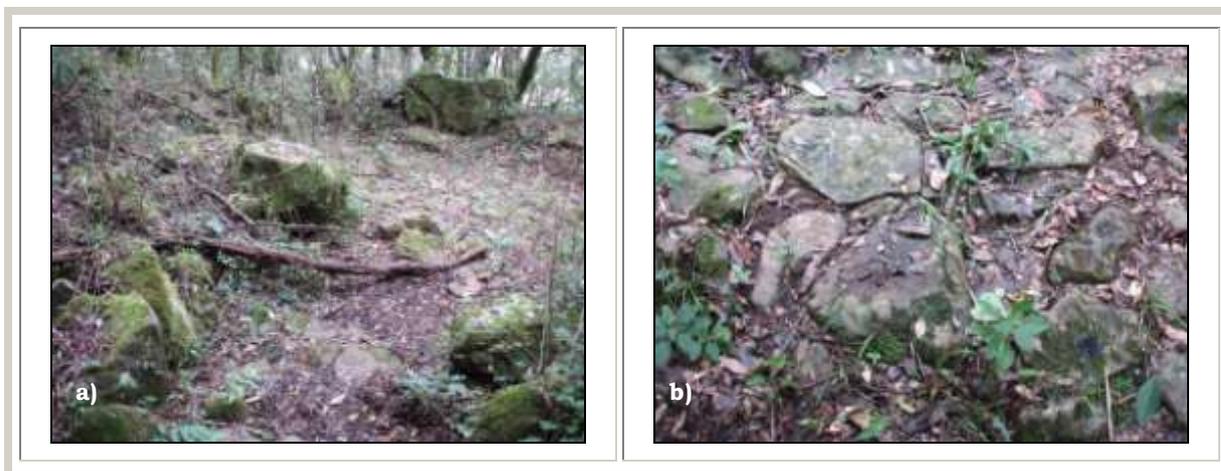


Figura 174 - Vista geral e detalhe da área calçada, no subtrecho A1 (pt-03)
Fotos: A autora. a) Data: 23/08/2008; b) 03/02/2008.



Figura 175 - Vista ampla da curva calçada no acesso entre o rio Pelotas e o Complexo do Registro Santa Vitória, margem catarinense, no subtrecho A1 (pt-03)
Foto: Ricardo Almeida (In: LÖCKS *et al.*, 2006, p. 21). Data: 07/05/2006.

A hipótese inicial é de que se tratava de um ponto íngreme em encosta úmida que necessitava, portanto, ser calçado para que os animais não resvassem na subida. No entanto, o fato de ser o único ponto calçado num trecho com uma

extensão de 13.950 m percorridos e haver outros pontos de encosta úmida encoberta pela vegetação com características semelhantes, tornou necessário analisar outras variáveis ambientais para tentar compreender a estratégia adotada.

De fato, somente com a avaliação em campo foi possível constatar a real situação da área calçada e propor uma hipótese mais adequada ao uso do Caminho: a área calçada foi construída para que o pisoteamento dos animais não afundasse mais o leito do caminho, pois devido à proximidade de um bloco rochoso em forma de laje no piso, isso produziria um grande degrau com o tempo, dificultando a passagem dos animais, o que poderia impossibilitar a subida das tropas.

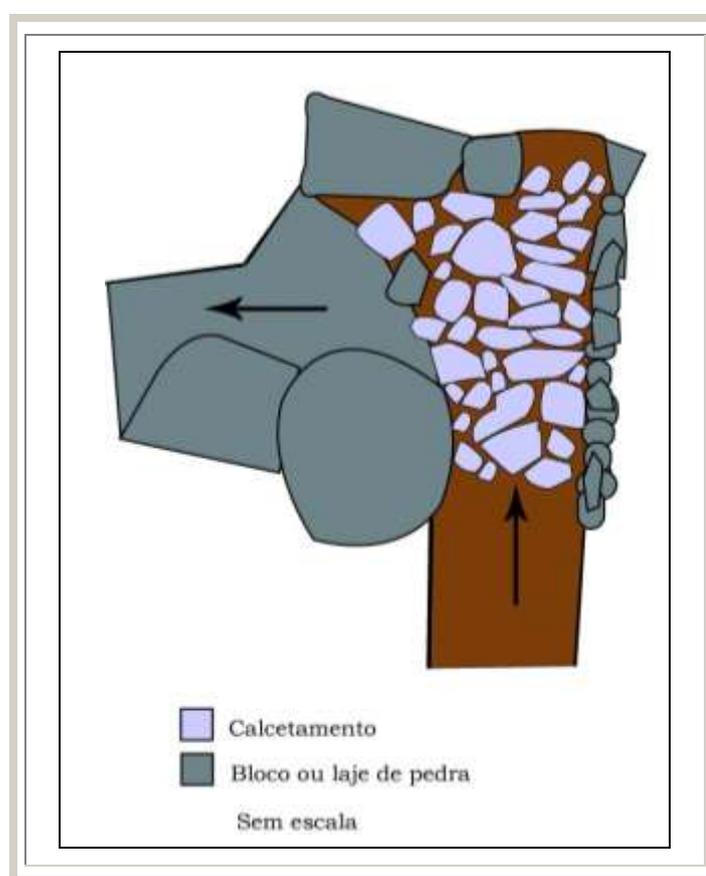


Figura 176 - Planta baixa da área calçada no subtrecho A1, pt-03

Fonte: Desenho: Adelson André Brüggemann. Arte gráfica: A autora (2008).

O calcetamento de superfície com pedra foi uma técnica não utilizada nos segmentos amostrais estudados no Caminho das Tropas, salvo a única exceção apresentada anteriormente. Isso se deve a outras soluções naturais do terreno, não construtivas, que não necessitavam de maiores investimentos, alterando-se um trecho do trajeto apenas quando o comumente utilizado tornava-se inviável para o

trânsito. Além disso, calcetar uma superfície requeria disponibilidade de tempo, recursos financeiros e humanos para a obra, empregando muita energia para a sua execução.

A calçada não possui sistema de drenagem como, por exemplo, um sulco ou rebaixamento no centro da via que serviria como calha para o escoamento das águas pluviais, pois não havia a necessidade desse tipo de dispositivo em função da declividade do local, não permitindo o acúmulo de água e garantindo o seu escoamento natural. Entretanto, o local é arborizado com mata fechada, não permitindo a incidência solar e, portanto, favorecendo a presença de musgos.

Esta área não é visível em imagens de satélite, pois se encontra encoberta pela vegetação de mata ombrófila. Como não se localizou esse tipo de vestígio em outras áreas, não foi possível inferir a visibilidade desse tipo de estrutura em imagens aéreas.

Da mesma forma, não há referências na documentação escrita relativa ao Caminho das Tropas que tratem da construção de calçadas. Ao que tudo indica, foi uma ação isolada no contexto regional.

5. 6 SENDA

Senda é uma trilha, uma depressão marcada no solo pela passagem de pessoas, animais e veículos. É a evidência material primeira de um caminho, formando sulcos na paisagem pela corrosão do terreno.

Tecnicamente, trata-se de estruturas não construídas, formadas naturalmente pelo desgaste do solo e materializadas pela passagem repetida de viajantes num mesmo traçado, testemunhando a utilização frequente de um mesmo itinerário durante um período cronológico amplo (JUILLARD, 2007). As sendas estão mais adaptadas ao relevo e por isso sofrem constantemente modificações em seu traçado

Na maior parte dos caminhos antigos, observa-se esse tipo de fenômeno. É o primeiro vestígio que marca o espaço pela passagem constante de pessoas ou animais, desde que o terreno seja formado por solo e não um caminho talhado em rocha. A senda resiste à ação do tempo, como vestígio físico do passado, em segmentos abandonados onde as estradas atuais não foram assentadas sobre o traçado de rotas antigas.

As sendas foram registradas em diversos trechos de caminhos antigos no

contexto latino americano, como por exemplo: no caminho pré-colombiano na Bolívia, em vários trechos com simples traçado em senda (OSINAGA, 2005); no *Camino del Inca* na Argentina, na Quebrada de Escoipe (VITRY, 2001a), na Quebrada de las Conchas (VITRY, 2001b), em Salta (VITRY, 1998); no Caminho do Peabiru (LANGER, 2005) e no Caminho das Tropas em Mafra (SC) (MOREIRA, 2006).

O testemunho do missionário americano Daniel Kidder, que em 1839 viajou no caminho de Santos a Sorocaba, ilustra bem esse tipo de vestígio arqueológico registrado na região de pesquisa:

Continuando nossa viagem, deixamos Campinas por um caminho que, em diversos lugares, apresentava aspectos bastante singulares. Pela ação combinada do tráfego e das grandes chuvas, tão comuns nessa altitude, o leito da estrada havia sido de tal forma corroído, que em alguns lugares apresentava depressões de 10 a 20 pés de profundidade (de 3 a 6 metros). A passagem era tão estreita que dificilmente dava para dois animais, lado a lado. (KIDDER, 1980, p. 239).

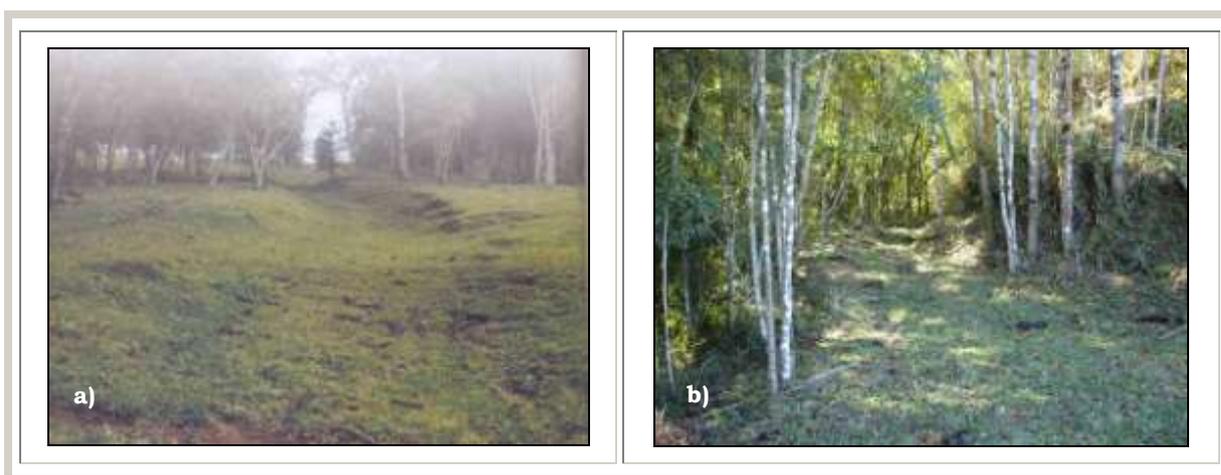


Figura 177 - Exemplos de caminhos com vestígios formados por sendas: a) Caminho do Peabiru; b) Caminho Desterro – Lages, Invernadinha, Rancho Queimado (SC)
Fotos: a) Clemente Gaioski (In: LANGER, 2005, p. 20); b) A autora. Data: 24/11/2006.

Resquícios das trilhas caracterizados por uma depressão abaulada no terreno ainda podem ser identificados em trechos do próprio Caminho das Tropas, em outros locais, como nos campos de Santo Antônio da Patrulha (RS) e em áreas de campo e matas de Mafra (SC).

No trecho norte do Caminho das Tropas, que atravessa o estado de Santa Catarina, Moreira (2006) registrou em Mafra (SC) diversos locais com esse tipo de fenômeno marcando o solo da região e que o autor chamou de “caminho fundo”, com profundos sulcos no solo: a) “Na localidade de Augusta Vitória, em propriedade de Gabriel Ulrich, os vestígios são visíveis através dos caminhos fundos [...]

serpenteia toda a região de Mafra, por onde passaram as tropas.” (MORREIRA, 2006, p. 89); b) “Na cabeceira do rio Guabiroba em Augusta Vitória, na propriedade da família Portela, encontra-se um caminho fundo com aproximadamente 1000 metros de extensão, 1,5 metros de profundidade por 1,5 metros de largura” (*ibid.*, p. 90); c) na localidade de Avencal do Saltinho, “[...] numa extensão de 300 metros. Ali encontram-se muito bem preservados os vestígios do caminho, com sulcos de mais de 1,5 metros de profundidade, com taipas construídas para evitar o desmoronamento das barrancas, feitas em pedra [...]”(*ibid.*, p. 91).



Figura 178 - Exemplos de sendas no Caminho das Tropas: a) marcas profundas nos campos de Santo Antônio da Patrulha (RS); b) caminho fundo, localidade de Augusta Vitória, Mafra (SC); c) caminho fundo, localidade de Avencal do Saltinho, Mafra (SC); d) caminho fundo, localidade de São Lourenço, Mafra (SC)

Fonte: a) Anamaria Teles (In: ZH, 1996, p. 12); b-d) Ricardo Almeida (In: MOREIRA, 2006, p. 89, 92 e 96).

Os sulcos foram formados naturalmente pelo trânsito das tropas de animais,

aliado ao processo erosivo de carreamento do solo afrouxado em direção à baixa vertente, com a ação de erosão pluvial. As chuvas mais fortes arrastam consigo o solo solto, deixando os blocos de rocha em evidência. No Caminho das Tropas, quando alguém limpava as sendas removendo os blocos soltos que atrapalhavam a marcha e os empilhava no centro da trilha ou nas laterais, retirava os obstáculos que auxiliavam a manter o solo, deixando a senda livre para que as águas das chuvas escoassem em direção ao nível mais baixo, funcionando como valas de drenagem. Esse tipo de erosão pluvial contribuía para o aprofundamento da senda ao longo do tempo.

As sendas foram registradas em áreas de encosta, sendo geralmente observadas depressões mais profundas em encostas mais íngremes. Sugere-se uma relação entre a profundidade da senda e a inclinação da encosta, apesar de não se dispor de dados técnicos para comprovar esse fenômeno.

Observaram-se sendas estreitas e fundas em encostas íngremes; e sendas largas e menos profundas em encostas suaves. Percebeu-se que a largura estreita da senda, permitindo a passagem de somente um animal por vez, foi uma estratégia adotada em terrenos de grande declive, como a subida do vale do rio Pelotas.

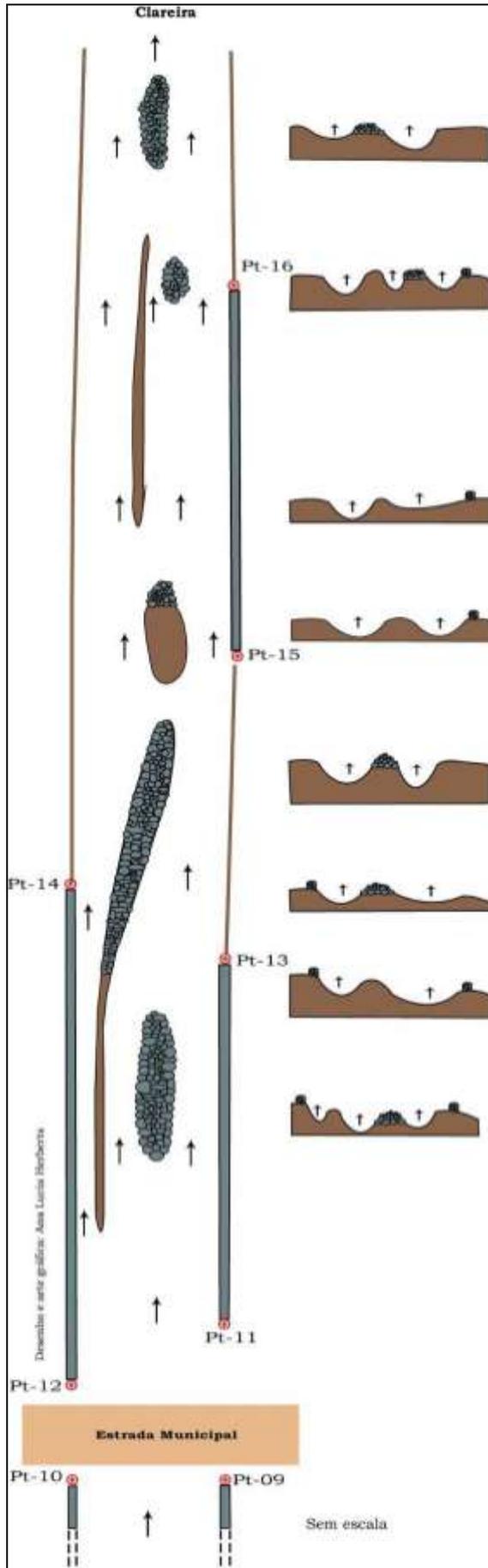
Esse tipo de evidência foi identificada em diversos trechos do Caminho analisado, excetuando-se os segmentos nos quais há a estrada municipal, que foi responsável pelo apagamento das sendas, em decorrência do processo de terraplanagem e nivelamento do leito para o tráfego de veículos automotores.

No interior do segmento A5, não foi possível inferir a existência de sendas, pois todo o trecho é formado por leito de estrada de rodagem nivelada, o que acaba por extinguir o negativo desse tipo de vestígio.

O local de maior ocorrência de sendas é o trecho A, onde foram registradas sendas nos subtrechos A1, A2 e A3, decorrente do longo trecho de encosta entre o rio Pelotas e o platô onde se situam os campos de altitude nas coxilhas.

Nos demais trechos, também foram identificadas sendas, mas em menor número, em função do terreno caracterizar-se, principalmente, por coxilhas com relevo suavemente ondulado. Os locais de ocorrência das sendas, nestes casos, são as encostas, em pontos de aclave/declive de ondulações esporádicas mais pronunciadas (ver figura 180).

No trecho C foi registrada uma senda profunda no meio do corredor (pt-06), em área de aclave. A mesma possui em torno de 1,70 m de profundidade e 3 m de largura. Esse vestígio marcou o terreno, sinalizando o local onde a tropa subia a encosta, e foi usado como leito de estrada (ver figura 180).



No trecho A, subtrecho A2, correspondente à subida da segunda encosta a partir da margem do rio Pelotas, observou-se a ocorrência de sendas combinadas com amontoamentos de rocha, delimitando o espaço de trânsito nesta área do Caminho.

Pela riqueza de informações propiciada pelo subtrecho A2, o mesmo será analisado em particular, como exemplo piloto para as demais áreas.

A partir do croqui feito em campo (ver figura 179), que ilustra os diferentes vestígios arqueológicos observados, pôde-se constatar o fenômeno de mais de uma senda num longo trecho, com e sem corredor, que se apresentam de diversas formas: largas, rasas, estreitas, e profundas.

As sendas são resultantes da ação de desgaste do solo, evidenciação das rochas, erosão pluvial e conseqüente limpeza da superfície e amontoamento de rochas, ocasionando o surgimento de obstáculos físicos no trajeto. A limpeza de superfície melhorava o trânsito dos animais.

Os obstáculos de pedras conduzem à formação de áreas de circulação (sinalizada pela flecha na figura), constituindo-se, em alguns trechos, em até três sendas paralelas no traçado.

Figura 179 - Croqui do local com sendas e amontoados de pedras no subtrecho A2
Fonte: Desenho e arte gráfica: A autora (2008).

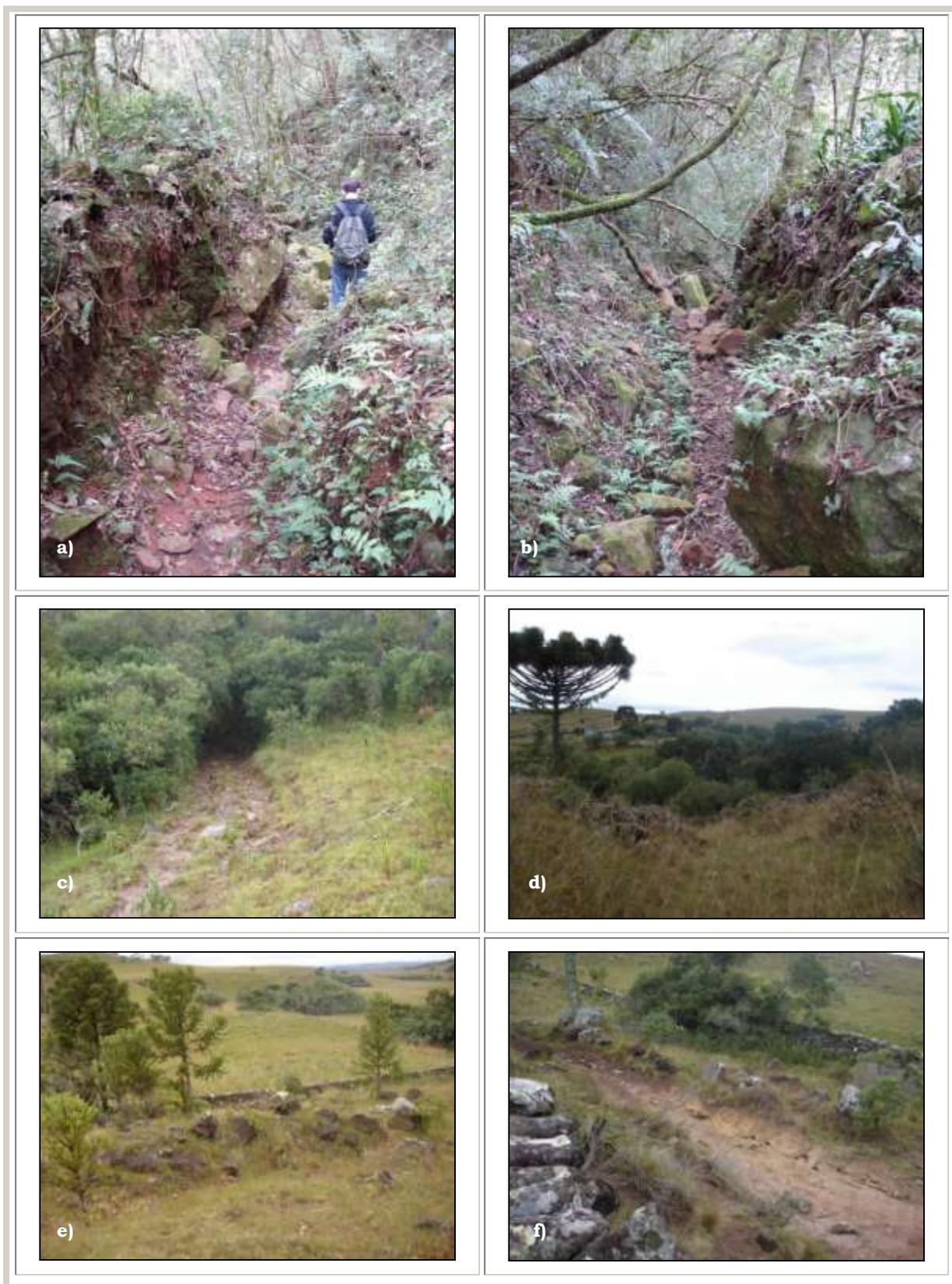


Figura 180 - Sendas registradas nos trechos do caminho analisados: a) subtrecho A1, pt-03; b) subtrecho A1, pt-05; c) trecho B, pt-15; d) trecho C, pt-06; e) senda com amontoado de pedras, trecho C, pt-17; f) trecho B, pt-06

Fotos: A autora. Data: a-b) 23/08/2008; c,f) 03/05/2008; d-e) 01/05/2008.

Nos trechos A, B e C, nota-se a relação entre as áreas de ocorrência das sendas e o solo predominantemente do tipo cambissolo, suscetível à erosão, com pH de acidez elevada, sem cobertura vegetal, e que quando exposto pode agravar o seu grau de erosão.

Esse tipo de ocorrência pode ser facilmente identificado nas imagens de satélite, em locais de exposição, sem cobertura vegetal encobrindo a senda. Como geralmente se trata de solos expostos, muitas vezes ainda em processo erosivo, essas áreas apresentam grandes chances de apresentarem sendas.

Todavia, não se pode afirmar que todas as áreas de solos expostos apresentem sendas, mas este é um indicativo nas imagens de satélite que contemplam caminhos antigos.

Em alguns casos, nos quais as sendas estão encobertas por vegetação e esta apresenta diferença de coloração ou textura, principalmente formando feições lineares e não em forma de manchas, também se pode ter indicativo da ocorrência de sulcos profundos em trilhas.

Por se tratar de estrutura não construída ocasionada por processos erosivos, não foi encontrada qualquer menção a esse tipo de ocorrência, ou a problemas causados aos usuários do Caminho, na documentação avaliada.

5. 7 AMONTOAMENTO DE PEDRAS

O amontoamento de pedra constitui-se em uma ou várias aglomerações de rochas intencionais existentes no leito do caminho ou às margens do mesmo. Esse tipo de ocorrência é comum na região, sendo usado para “limpar” os campos extremamente pedregosos como, por exemplo, em áreas destinadas ao plantio.

Os montes de pedra amontoadas também foram registrados em Portugal, assim como no Arquipélago de Açores, na mesma área de ocorrência das taipas, devido à profusão de afloramento rochoso vulcânico, sendo denominados de "maroiços" ou "moriços".

Nesses locais, havia a necessidade de aproveitar as terras e torná-las agricultáveis, o que obrigou a “remoção das pedras soltas, normalmente de pequena dimensão, que não podendo ser arrumadas num sistema de muros, tiveram de ser acumuladas no local” (MARTINS, 2006, p. 1). Dessa forma, na Ilha do Pico, nos Açores:

[...] produziu-se uma paisagem monumental, dominada por grandes montes de pedra (*maroiços*), de formas grosseiramente cónicas, piramidais,

frequentemente escalonadas, ou então com a estrutura de maciço alongado, mais ou menos extenso.

Os *maroiços* têm paramentos laterais de aparelho irregular, construído com pedras maiores, enquanto o enchimento interno e a parte superior convexa são feitos com pedra miúda amontoada. Estes grandes maciços organizam-se no espaço e articulam-se com muros de vedação, delimitando e abrigando os terrenos de cultivo. Nas zonas de vinha, quando as paredes não arrumavam a pedra toda, também se ergueram *maroiços* que, neste caso, são um elemento paisagístico secundário. (MARTINS, 2006, p. 1).

Os montes de pedra poderiam, além de ter a função de aglomerar as rochas ao limpar o terreno, ser usados, em alguns casos, como fonte de blocos rochosos para a construção das taipas dos corredores ou dos limites de propriedades, ou ainda, de estruturas entaipadas.

A evidência arqueológica do uso de amontoados de pedras foi constatada somente na pesquisa arqueológica realizada em antigos caminhos pré-incaicos na Argentina.

O segmento do caminho pré-incaico que atravessa o sítio arqueológico de Santa Rosa de Tastil, compreendendo o trecho entre o sítio e a quebrada de La Quesera, na Argentina, ainda conserva sua forma pré-inca, serpenteando a ladeira da montanha, tendo em alguns casos taludes de reforço ou muros de contenção, os quais não foram construídos por rochas selecionadas por suas faces planas. Estas “poseen en algunos casos rocas a los costados a modo de amojonamiento lateral, pero las mismas son de diferentes dimensiones - predominando las de gran tamaño - y por lo general no forman muros”. (VITRY, 2004, p. 5-6).

Essa indicação remete às características das sendas, com amontoamento de rochas laterais na trilha que não chegam a formar muros de pedras, mas uma espécie de delimitação improvisada da área de trânsito, conforme o apontado pelo autor.

Conforme apresentado no subcapítulo 2.2, não se tem conhecimento de outros estudos que apresentaram amontoamentos de pedra, o que impossibilita comparar as informações extraídas na observação do Caminho com outros estudos.

No caso dos remanescentes do Caminho das Tropas, estudados nesta pesquisa, os amontoamentos de pedra situam-se sobre o leito do Caminho ou nas margens deste, tendo a função de remanejar as pedras soltas no leito e, conseqüentemente, facilitar o trânsito pela via.

Esse dado pode ser atualmente constatado em locais com grande trânsito de animais, como, por exemplo, os saleiros, cochos cobertos ou a céu aberto distribuídos nos campos e utilizados para tratar o gado com sal mineral.

A figura 181 demonstra um exemplo desse tipo de ocorrência, apesar de o

terreno apresentar-se plano, os blocos rochosos são evidenciados pelo pisoteamento constante na área ao redor do saleiro. A partir disso, pode-se inferir qual seria o resultado e a proporção da ação do trânsito de animais em áreas de encostas, onde o efeito seria potencializado pela erosão, provocando com rapidez o aparecimento de blocos rochosos no leito do Caminho.



Figura 181 - Detalhe do efeito do pisoteamento do gado no solo com desgaste e evidenciação de blocos rochosos em um saleiro

Foto: A autora. Data: 03/02/2008.

Os amontoamentos de pedras ao longo dos segmentos do Caminho foram registrados no trecho A e, especificamente, na encosta entre o rio Pelotas e o platô, nos subtrechos denominados senda estreita (A1), corredor e senda (A2) e dois traçados (A3). Trata-se, na verdade, de vários pontos com estas características.

Na figura 179, referente ao subtrecho A2, apresentado no item referente à análise das sendas, pode-se observar a sequência e multiplicidade de sendas num segmento com corredor, assim como vários acúmulos de rochas. O maior chega a medir aproximadamente 27 m de extensão.

O empilhamento de pedras, que formam montes ou “muros” improvisados e, em certos casos, alinhamentos de pedras, resultou das atividades constantes sobre o leito do Caminho, principalmente nos primeiros trechos de subida da encosta. Tais ações faziam parte da estratégia utilizada para “limpar” o traçado do Caminho e permitir melhores condições de trafegabilidade para as tropas, assim como menores riscos de acidentes para os animais.

No restante do trecho A, referente ao segmento composto por corredor e estrada municipal no seu interior, esse tipo de estrutura não foi observada, uma vez que, caso a mesma tivesse existido, o atual leito da estrada de rodagem apagou qualquer vestígio, pela ação de terraplanagem do leito.

Para o trecho C, têm-se as informações orais do Sr. Ataide²¹⁹, de que, segundo o entrevistado que trabalhava na manutenção daquele trecho de estrada situada dentro do corredor, havia a necessidade de tirar as pedras que afloravam no solo com o trânsito.



Figura 182 - Formas de amontoamento de pedras no leito do caminho: a) pedras empilhadas na lateral da senda; b) alinhamento de blocos de pedra no leito do caminho
Fotos: A autora. Data: a) 23/08/2008; b) Data: 02/02/2008.

As encostas, onde os amontoamentos foram observados, se caracterizam por áreas íngremes e úmidas, propícias ao desgaste do solo provocado pelo pisoteamento e pelo efeito da erosão pluvial, resultando no carreamento do solo afrouxado e o evidenciamento de blocos de rochas.

Portanto, os amontoamentos de pedras sempre estão situados em áreas de encostas, em sendas mais profundas, com afloramento de blocos rochosos. A relação entre o relevo íngreme e a existência desse tipo de vestígio é clara: onde as sendas são mais profundas há o amontoamento de blocos de pedra.

Esse tipo de estrutura pode ser reconhecida nas imagens de satélite, como manchas escuras, no caso de montes, ou linhas, no caso de alinhamentos de pedra.

²¹⁹ Ver capítulo 4, subcaítulo 4.3 “Trecho C: região do São Jorge - entre a Capela São Jorge e a Fazenda Capoeirinha”.

Mas a visibilidade dessas ocorrências é limitada pelas áreas de vegetação mais baixa, como campo limpo ou campo sujo com capoeira. Em áreas florestadas, a visibilidade é nula para qualquer tipo de estrutura do Caminho.

Como se trata de uma atividade ordinária, executada esporadicamente em áreas de encosta, sem maior planejamento por aqueles que amontoam as pedras em determinado local, não há nenhum registro escrito entre a documentação textual pesquisada.

5. 8 CORTE DE BARRANCO E ARRIMO

Corte de barranco é a ação de cortar uma encosta, retirar o solo, resultando num perfil vertical plano ou inclinado, sem o talude natural. Os cortes, na terra ou na rocha, são recursos usados para obter uma área nivelada em locais de terrenos inclinados. Trata-se, por exemplo, da marca do negativo de onde o solo foi retirado na encosta superior para ser aterrado na encosta inversa, na porção mais baixa

Arrimo é um tipo de muro, também conhecido por muro de contenção, construído geralmente em alvenaria, para segurar um barranco. A função do muro de arrimo é substituir a terra que foi removida ou colocada para a realização de um platô, que consiste numa área plana. Os muros de arrimo previnem o deslizamento do solo em locais de corte de barranco (desaterro) ou em locais de deposição do solo (aterro).

No caso dos caminhos antigos, usava-se como arrimo o tipo mais simples: o muro de alvenaria de pedra seca. Este tipo de muro de pedras é formado pelo encaixe manual dos blocos rochosos sem rejunte, as taipas de pedra, cuja resistência encontra-se somente no imbricamento dos blocos de pedras.

A grande vantagem desse tipo de estrutura é a facilidade na construção e a dispensa do uso de estruturas de drenagem internas, pois o muro é autodrenante, ou seja, drena naturalmente entre os blocos. Além disso, pode-se utilizar como matéria prima os próprios blocos rochosos existentes na região.

Geralmente, os cortes de barranco ocorrem associados com os muros de arrimo, pois nos locais onde foram realizados cortes e desaterros, há, em contraposição, a necessidade de áreas aterradas para nivelar o solo e o muro de contenção para sustentar o aterro (ASSIS *et al.*, 2007, p. 9).

Esse tipo de evidência arqueológica foi uma estratégia muito utilizada em caminhos que atravessavam encostas ou áreas de transposição de vales e

drenagens, nos locais onde foi necessário elevar o leito da estrada através da execução de aterros.

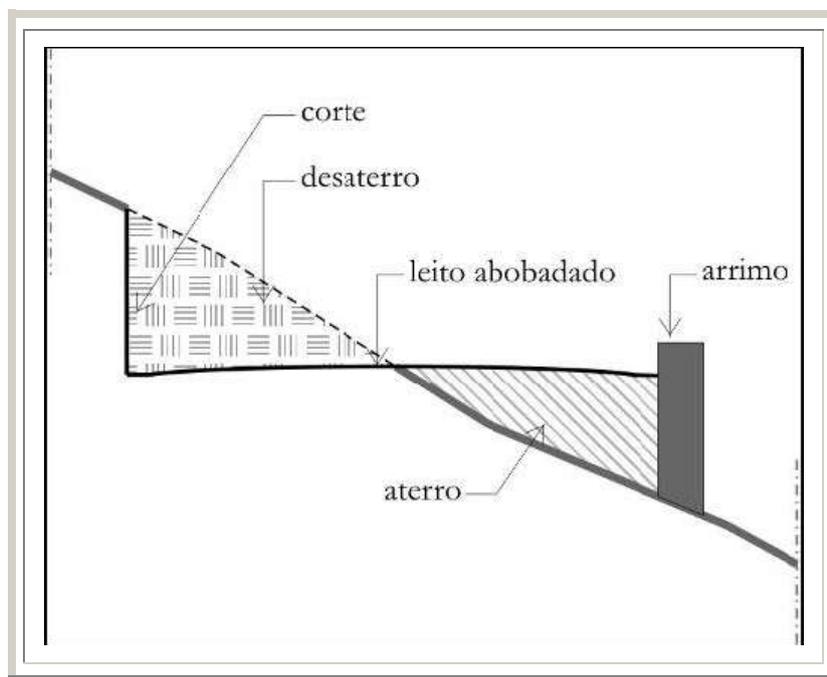


Figura 183 - Seção transversal de um caminho, representando corte, desaterro, aterro e arrimo
Fonte: Assis *et al.* (2007, p. 10, figura 9).

Em vários caminhos pré-incaicos, incaicos e coloniais, o recurso foi usado para obterem-se caminhos com leito nivelado em terrenos inclinados. Alguns exemplos são o trecho do caminho pré-colombiano Paria-Tapacari, na Bolívia, e, no contexto brasileiro, a Calçada do Lorena no Caminho do Mar, na transposição da Serra do Mar (SP), e o Caminho Novo na Serra do Ouro Branco (MG).

No estudo do caminho pré-colombiano Paria-Tapacari, foram identificados muros de contenção que proporcionavam uma superfície horizontal nivelada em encostas com inclinação abrupta. Neste caso, foram construídos arrimos com altura entre 30 cm e 1 m na área externa da ladeira (ver figura 184). Em compensação, para obter-se uma plataforma com largura ideal, escavaram a rocha e usaram o volume de material desterrado para preencher os espaços, terraplenando o aterro (OSINAGA, 2005).

Na pesquisa arqueológica do Caminho Novo em Minas Gerais, nos trechos de ascensão da Serra do Ouro Branco, também foram identificadas estruturas de corte e arrimo, com “a realização de cortes na rocha que, em geral, são acompanhados por arrimos de pedra para conter os aterros necessários ao nivelamento dos caminhos” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 11) (ver figura 185). Em alguns casos, os arrimos

nesse caminho estão relacionados à construção de pontes e estruturas de drenagem.

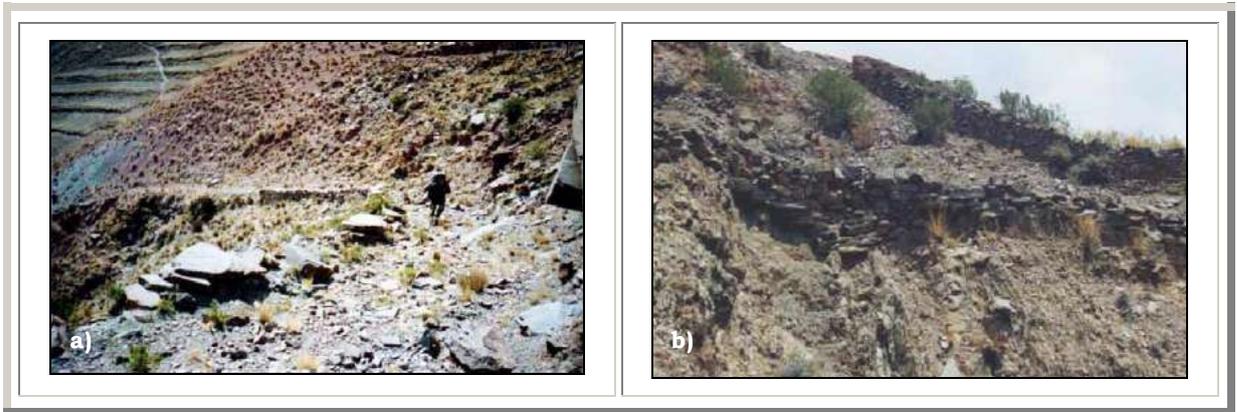


Figura 184 - Exemplos do caminho pré-colombiano na Bolívia em terreno íngreme com o uso de corte e muro de contenção: a) Cerro Toroñuño; b) Sítio Huaylla Tambo Inca
Fonte: Osinaga (2005, p. 108 e 110, fig. 13 e 15).

No Caminho do Mar, no trecho da Calçada do Lorena, Zanettini (1998) abordou os padrões de manufatura nas obras de infraestrutura, especialmente nos cortes, aterros, tratamento de sub-bases, estruturas de proteção, contenção, e drenagens, como no calçamento.

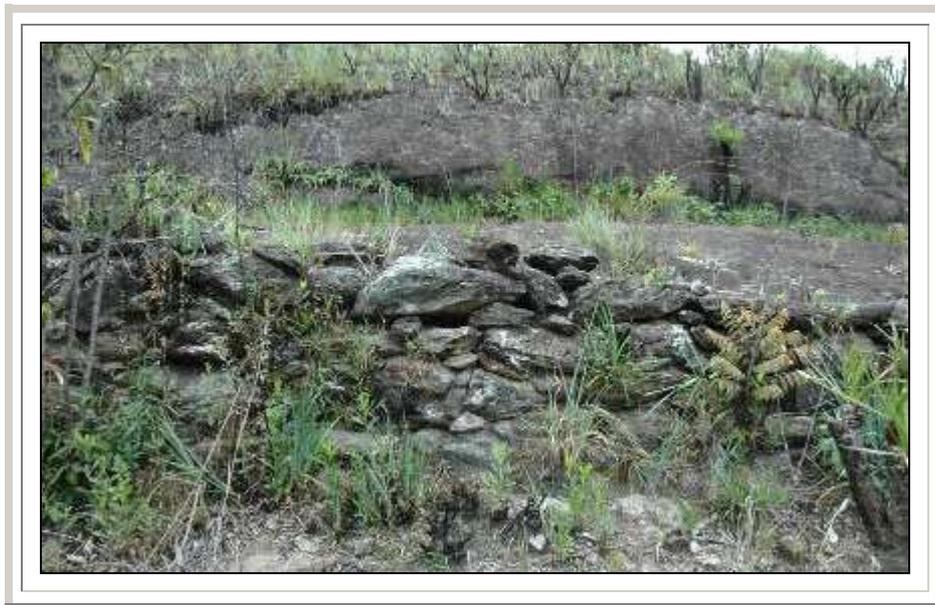


Figura 185 - Detalhe de estrutura de corte e arrimo de pedras no Caminho Novo, segmento Ouro Branco – Ouro Preto
Fonte: Assis *et al.* (2007, p. 11, figura 11).

No trecho do planalto situado entre o rio das Pedras e o Monumento do Pico, o caminho foi construído por cortes e aterros de menores dimensões, “com a

finalidade de proteger a estrada de inundações e suavizar seu traçado. Possui perfil abaulado e largura entre 3,20 a 4,20 metros e a diferença de nível entre os bordos da estrada e seu centro está entre 10 e 125 centímetros” (MENDES; GONÇALVES).

Nos trechos de serra foram construídos “muros de contenção de até 15 metros de comprimento e parapeitos nos precipícios” (*ibid.*). Nas áreas muito íngremes, os construtores utilizaram profundos cortes, parapeitos nos precipícios e muros de arrimos. “O arrimo mais notável é dividido em vários níveis, com 15 metros de comprimento e 4 metros em sua maior altura. Outros arrimos foram executados para aterro em curvas, sendo o maior de 9 metros de extensão” (*ibid.*).

Como se observa nas descrições acima, o tamanho e a proporção dos cortes e dos muros de arrimo estavam relacionados ao grau de inclinação do terreno a ser vencido pela construção do caminho, apresentando trechos de caminho com diversas variantes: cortes bilaterais, corte de talude em uma das laterais e corte com arrimo (ver figura 186). O uso de um ou outro dispositivo dependia das condições do local: tipo de solo, relevo e drenagem.

Na área objeto desta pesquisa, a construção de corte de barranco e de arrimo foi empregada em trechos de estrada situados em encostas da seguinte forma: numa margem da estrada, a encosta superior e, na outra, a encosta inferior. Assim, a margem em que a encosta foi cortada, a estrada foi aterrada no sentido contrário, formando assim um leito com superfície maior e nivelada.

Os cortes de barranco servem para planificar e aumentar o leito de uma estrada instalada em terrenos íngremes. Por outro lado, os muros de arrimo construídos com a técnica da taipa, com rochas empilhadas à seco, servem para conter o volume de terra no aterro, proveniente do corte de barranco, geralmente situada na margem contrária ao corte. Estão relacionados à ação de nivelamento do solo, formando um leito de estrada aplainado e aumentando a sua largura. Trata-se de uma função que se refere ao uso de segmentos do caminho como estrada de rodagem para veículos com rodas (carroças, carro de boi, charrete, etc.) ou motorizados.

Todavia, no Caminho das Tropas, esse tipo de dispositivo de engenharia, com piso nivelado, não era necessário para a circulação das tropas de animais, pois poderiam marchar em meia encosta. Com o passar do tempo e em função do seu uso constante, o resultado da passagem dos animais na encosta seriam as sendas rasas ou profundas, com leito desgastado e em forma abaulada.

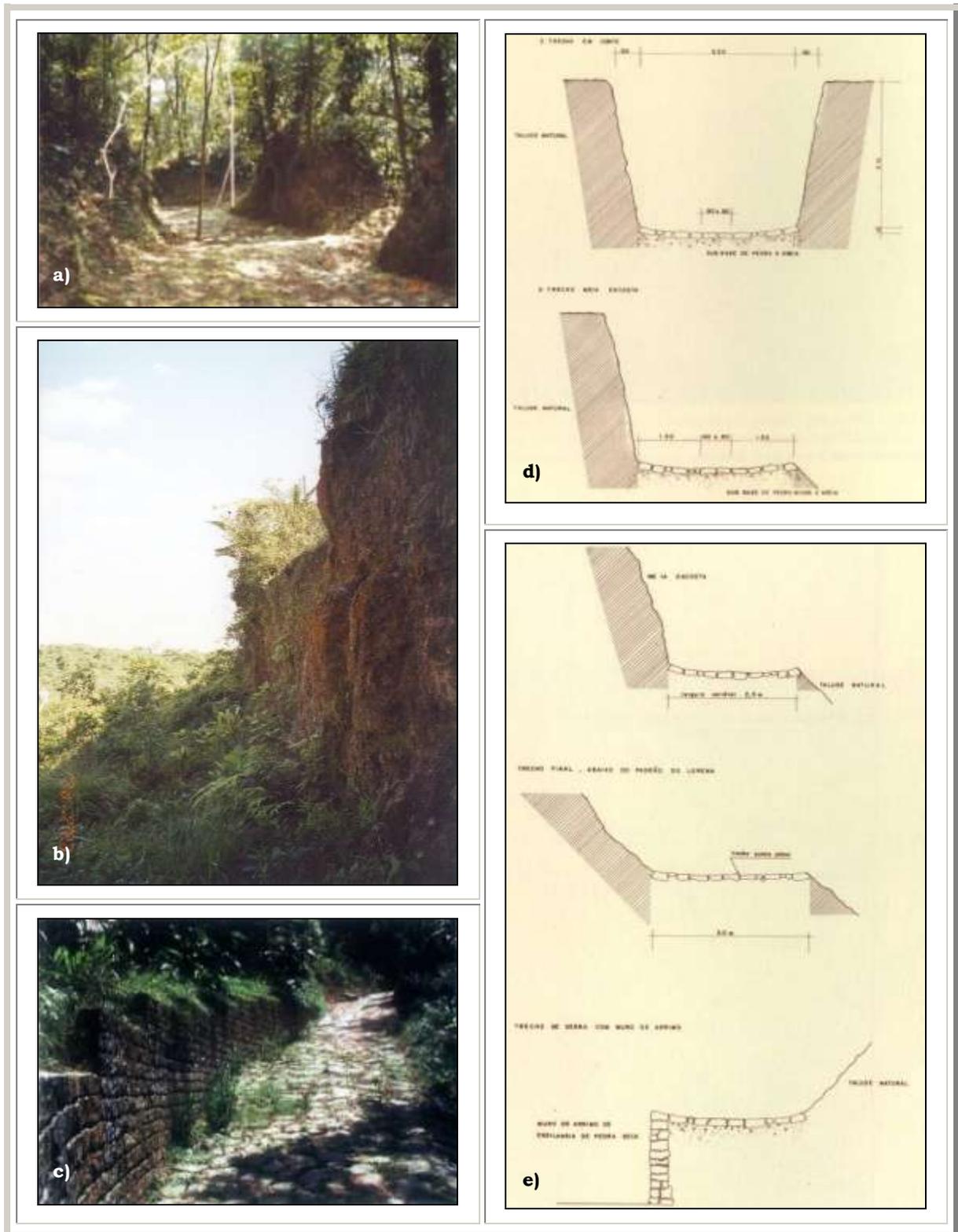


Figura 186 - Exemplo de corte de talude na Calçada do Lorena no Caminho do Mar: a) Calçada entre cortes bilaterais; b) Talude em trecho a meia encosta no setor planalto da Calçada do Lorena; c) Talude com muro de arrimo; d-e) Desenhos da seção da Calçada do Lorena na região do planalto e na serra

Fotos: a-b) Mendes; Gonçalves (s.d.); c) Tchô Mioli; d-e) Desenhos: Toledo (1981, p. 130-131 In: MENDES; GONÇALVES, s.d.).

Acredita-se que o uso de cortes de barranco e arrimo esteja relacionado com

o período em que determinados trechos do Caminho das Tropas passaram a ser trafegados por veículos automotores. Na verdade, para esse tipo de transporte, havia a necessidade de superfícies aplainadas. Convém salientar que se desconhece sobre o uso de meio de transporte com tração animal no Caminho, tais como carroças, carros de boi e similares em períodos anteriores a abertura de estradas de rodagem.

Corte de barranco e arrimo, associados ou não, foram observados no trecho A e C relacionados ao nivelamento do leito ou a infraestruturas (muros de contenção, pontes) para a rodagem de veículos. Porém, este tipo de estrutura não foi identificado nos trechos B e D, pois ambos não deveriam ter funcionado com estradas no interior dos corredores.



Figura 187 - Muros de arrimo e corte de barranco nos trechos de caminho analisados: a-b) muro de arrimo no leito do caminho no trecho A, subtrecho A4 (pt-30), escala de 50 cm; c) leito da estrada com corte de barranco à esquerda (subtrecho A4, pt-32); d) muro de arrimo construído (subtrecho A5, pt-136)

Fotos: A autora. Data: a,c) 03/02/2008; b) 02/02/2008; d) Data: 05/02/2008.

No trecho A, subtrecho A4, que apresenta leito de estrada, corte de barranco e arrimo (pt-30), o muro de arrimo observado tem a função de conter e nivelar o

leito da estrada em relação à margem íngreme, situada à direita. A estrutura foi construída com o empilhamento de rochas enfileiradas na lateral do caminho. Possui aproximadamente 40 cm de altura e compõem-se, em geral, de duas camadas de rochas (ver figura 187) posicionadas de forma inclinada para dentro da estrada, de modo que não tombem no sentido do declive.

Neste mesmo subtrecho, também foi registrado leito da estrada com 3,80 m de largura e corte de barranco à esquerda, com 70 cm de altura (pt-32) (ver figura 187)

Junto de uma área de drenagem (pt-136), há um patamar construído com um muro de arrimo para a contenção, com aproximadamente 20 m de extensão (ver figura 187d). A estrutura encontra-se afastada do muro de taipa e sua função está relacionada à sustentação da estrada na encosta.

No trecho C, identificou-se um muro de arrimo instalado para a travessia de um córrego (pt-05), funcionando como base de sustentação para uma ponte (ver figura 188). Este vestígio arqueológico comprovaria a existência de um pontilhão, segundo informação oral. Ao lado, ainda, há uma senda por onde os animais cruzavam o córrego. A ponte era usada para a travessia somente por veículos.



Figura 188 - Muro de arrimo instalado na margem de um córrego, no trecho C (pt-5)
Foto: A autora. Data: 01/05/2008.

Saliente-se que, em vários pontos do trecho A5, registraram-se locais nos quais a taipa do muro de pedra encontra-se aterrada pela manutenção da estrada municipal, muitas vezes abaixo do nível da atual estrada na margem externa do

corredor. Contudo, esses locais não devem ser confundidos com muros de arrimo, pois originalmente estavam em elevação.

Não se acredita que no início esses muros tenham sido construídos para cumprir a função de contenção, mas que sejam resultados do processo pós-deposicional acarretado pelo uso da estrada municipal e pelas atividades de manutenção, como por exemplo, o acúmulo de terra nas margens da estrada por motoniveladora (patrola).



Figura 189 - Trechos com muro de taipa de pedra soterrada, apresentando-se como falso arrimo no subtrecho A5: a) pt-62; b) pt-65; c) pt-92
Fotos: a-b) Adelson André Brüggemann. Data: a) 04/02/2008; b) 05/02/2008; c) A autora. Data: 05/02/2008.

Outra questão a ser considerada, é o fato de se tratar de uma zona de aclave, numa encosta, onde uma das margens está altimetricamente mais baixa do que a outra margem do corredor. A diferença topográfica explicaria o fato de a terra se

acumular somente numa das margens da estrada. Por estar soterrado, foi necessário instalar moirões e cercas de arame para separar a propriedade da faixa da estrada.

É o caso identificado no subtrecho A5, no pt-62, que tem 1,30 m de altura, funcionando atualmente como arrimo para a atual estrada municipal. O mesmo fenômeno ocorre em outros locais (pt-64 e pt-65), cujo muro do corredor da margem esquerda encontra-se abaixo do nível da estrada, assim como no pt-92, situado na margem direita do corredor.

Pela margem interna, a taipa está enterrada, mas a margem externa tem 80 cm de altura acima do nível do solo. Neste caso, o trecho de muro abaixo do nível da estrada municipal funciona atualmente como muro de arrimo (ver figura 189a).

Os cortes de barranco e muros de arrimo podem ser observados em imagens de satélite das áreas não arborizadas, com boa visibilidade do terreno. Geralmente, apresentam-se como uma linha (uma margem) ou linhas paralelas (ambas as margens), cortando a imagem, ou como uma depressão do leito, em virtude da diferença de textura ou de tonalidade.

Apesar da clareza nas imagens, as feições identificadas devem ser verificadas em campo, pois podem representar outras estruturas ou somente se configurar em leito de estrada. Neste estudo, houve esta preocupação e as evidências apontadas nos mapas foram confirmadas através da verificação *in loco*.

Finalmente, uma observação que deve ser feita refere-se aos documentos manuscritos analisados relativos ao Caminho das Tropas, pois estes não mencionam o tipo de estrutura analisada neste subcapítulo.

5. 9 ANÁLISE DO CAMINHO DAS TROPAS

Os caminhos são redes de transporte e comunicações planejados, como as estradas, e não trilhas e picadas que se alteram, apesar de poderem incorporá-las no seu trajeto ou serem formados também por estruturas dessa natureza.

As vias antigas construídas no Brasil Colonial, provavelmente, aproveitaram o conhecimento indígena do espaço, usando trilhas e picadas já utilizadas pelas populações autóctones, abrindo-as e alargando-as, transformando-as assim em caminhos oficiais.

A reutilização de trilhas indígenas pelos portugueses e espanhóis para a abertura de caminhos na América deve ser considerada, uma vez que as populações

indígenas detinham o conhecimento do espaço, pois os mesmos se deslocavam pelo território por diversas razões (subsistência, guerra, contatos interétnicos, migração, etc.).

Esta questão, no caso do Caminho das Tropas, pode ser levantada, pois determinados locais, como pontos de travessia de rios e traçados em encostas abruptas, necessitavam de um conhecimento prévio do espaço geográfico na busca pelas melhores alternativas. Em algumas situações, como por exemplo, a travessia do rio Pelotas, não há outro local mais adequado para esta tarefa em vários quilômetros.

Atualmente, a dificuldade está em encontrar indícios disso, que ajudem a corroborar esta hipótese. Apesar de o Caminho não ter sofrido grandes modificações em seu traçado, o processo de alteração do leito foi grande em função da erosão. A dificuldade maior reside em encontrar ferramentas que possam auxiliar a arqueologia na interpretação da ausência de evidências tangíveis.

Portanto, a análise da documentação histórica (manuscritos, iconografias e cartografias) existente poderia fornecer indícios mais concretos para esta hipótese. Todavia, no estudo do Caminho, nenhuma evidência concreta foi encontrada na análise documental. Como a apreciação dos documentos não foi esgotada nesta pesquisa, esta questão poderia ser abordada à luz de novos dados.

O tipo de caminho e as suas características (tamanho, tipo de leito, pavimentação, arrimo e corte de barranco, entre outras) estão relacionados ao seu uso, se para trânsito de animais e pedestres, passagem de carroças puxadas por animais ou tráfego de veículos automotores.

Contudo, a maioria dos caminhos brasileiros dependia do tipo de uso e importância que tinham para a administração pública, a fim de que fossem investidos recursos para a sua abertura, melhoria e manutenção. O que efetivamente não aconteceu no Caminho das Tropas.

Além disso, os caminhos brasileiros dependiam das características do ambiente, como relevo e hidrografia, para a realização das obras de infraestrutura, tais como sistemas de drenagem, pontes e pavimentação, entre outras estruturas viárias necessárias para o seu bom funcionamento.

Sendo assim, conforme Assis *et al.* (2007, p. 7) explicam:

Os caminhos brasileiros utilizados durante o século XVIII e a primeira metade do século XIX, [...] não eram exatamente estradas construídas. Assentadas diretamente sobre o solo e, por vezes, cortadas na rocha, as estradas transpunham os obstáculos naturais pelos locais mais acessíveis como passagens à vau sobre rios, transposições de serras através de gargantas ou rodeios. Desse modo, os percursos eram tortuosos, marcados

por desvios que atrasavam as viagens.

Algumas perguntas poderiam ser levantadas nesse sentido: Como diferenciar caminhos para tropas de animais de caminhos para carroças ou veículos? Quais os vestígios materiais que os diferenciam entre si? Há diferenças morfológicas, ou seja, diferenças quanto à forma, dimensões (largura) e marcas visíveis para reconhecer um caminho de condução de animais ou de carroças/veículos?

No caso dos remanescentes do Caminho de Tropas, as respostas para estas questões são bastante complicadas, à medida que, em alguns trechos, a atual estrada de rodagem situa-se dentro dos corredores e/ou sobre os vestígios do caminho usado pelos tropeiros. Nos locais onde há a presença dos corredores, as evidências do Caminho são bastante concretas e nítidas, não restando dúvida do seu traçado. Portanto, os corredores são ótimos demarcadores do espaço usados para a condução das tropas e para a análise dos vestígios arqueológicos do tropeirismo existentes na região.

Entretanto, existem locais onde somente havia evidências no solo, pois os caminhos foram utilizados ao longo do tempo para a passagem de carroças e veículos automotores. Os vestígios arqueológicos foram desaparecendo, sendo bastante difícil reconhecer o caminho usado pelos tropeiros.

Este é o caso do trecho do Caminho das Tropas entre a malha urbana de Lages e Correia Pinto e o rio Canoas, de aproximadamente 30 km de extensão, onde parte do traçado está asfaltado ou pavimentado e a outra porção da estrada de rodagem não está pavimentada. Este trecho sofreu um processo de descaracterização, que pela ausência de marcadores espaciais, como é o caso dos corredores, pode ser confundido como uma estrada qualquer. Neste caso específico, o traçado do antigo Caminho é apontado através da informação oral.

Nos segmentos do Caminho das Tropas que apresentam atualmente estradas no seu interior, como é o caso de alguns corredores da Coxilha Rica e dos Campos de Cima da Serra no Rio Grande do Sul, têm-se um processo impar, no qual o leito da estrada atual se sobrepõe ao antigo leito usado pelas tropas. Nestes casos, pode-se avaliar o impacto do uso e da manutenção das estradas atuais sobre a conservação dos corredores.

Porém, nem todos os corredores foram usados como estrada de rodagem de veículos. Alguns ainda conservam, pelo menos, parte do seu leito com os vestígios da passagem das tropas de animais conservados, marcados por sendas no seu interior.

O que diferencia um caminho que foi usado para a passagem somente por tropas de animais de um caminho ou de uma estrada usado por carroças ou veículos é, na prática, a característica do leito da via, pois a largura não é uma variável segura a ser considerada. Afinal, nos trechos do Caminho com corredores, estes possuem largura muito superior a atual estrada, com média de 20 m, enquanto que as estradas no seu interior medem aproximadamente 5 m.

Dessa forma, a presença de um leito com superfície plana e não côncava e o emprego de corte barranco e arrimo são os indicativos que um caminho antigo foi usado para a passagem de carroças e veículos e não somente por animais e pedestres. Contudo, não se pode afirmar, neste caso específico, que a estrada não tenha sido usada anteriormente como caminho de tropas.

No caso dos trechos do Caminho Novo, onde o percurso segue uma espécie de trilha estreita talhada na rocha, situados na transposição da Serra do Ouro Branco (ASSIS *et al.*, 2007, p. 8), há nitidamente a determinação do seu uso para a exclusiva passagem de animais e pedestres. As dimensões e as características de instalação no terreno excluíram a possibilidade de usá-la como via de rodagem, o que também possibilitou a sua preservação e a definição do uso original.

Comparando os resultados obtidos na análise dos remanescentes arqueológicos estudados no Caminho das Tropas, verificam-se as principais diferenças com relação a outros caminhos usados no Brasil Colonial ou na América Incaica, tornando este Caminho, no que tange aos vestígios dos corredores, um fenômeno único.

As dimensões do leito remanescente do Caminho Novo (séc. XVIII), no trecho pesquisado entre Ouro Branco e Ouro Preto, “são modestas, com larguras entre 3,0 e 5,0 m, podendo chegar a 7,0 m nos locais de implantação de bueiros ou galerias” (ASSIS *et al.*, 2007, p. 8). As grandes dimensões dos corredores construídos no Caminho das Tropas, indicam que deveria haver uma grande quantidade de animais conduzida no seu interior. Caso contrário, por que se explicaria a necessidade de construção de caminhos balizados com tamanha largura?

No que se refere às estruturas de apoio e administrativas, a equipe de pesquisa mineira verificou que:

Com relação à infra-estrutura, as estradas contavam com diversos tipos de apoio ao viajante, como ranchos, vendas, hospedarias ou fazendas, além dos registros para controle de viajantes e de cargas transportadas. No trecho pesquisado [do Caminho Novo entre Ouro Branco e Ouro Preto] não há referências à existência de registros, mas são inúmeras aquelas que remetem a ocorrências de estruturas para hospedagem. (ASSIS *et al.*, 2007, p. 9).

Nos trechos analisados do Caminho das Tropas, não foram identificadas estruturas do tipo hospedarias, mas foram registrados resquícios de vendas ou armazéns, como entreposto comercial, e estruturas de mangueira para animais, que poderiam servir de apoio ao tropeiro.

Além disso, ao longo do Caminho, há diversas fazendas antigas que ofereciam pouso aos viajantes. Em locais onde não havia parada com infraestrutura, o pouso poderia ser realizado nos alargamentos dos corredores. Este tipo de estrutura garantia uma espécie de praça, com cerramento dos animais em local propício ao descanso e com presença de água.

O trecho pesquisado é delimitado em suas extremidades pela existência de dois registros de controle e cobrança de impostos: o Santa Vitória, no rio Pelotas, e o São Jorge, no rio Canoas. Destes registros, se conhece apenas a localização e os remanescentes arqueológicos do Registro Santa Vitória. Do São Jorge, quase nada se sabe sobre suas estruturas remanescentes, somente a possível localização, tendo poucos vestígios em elevação devido à realização de atividades de terraplenagem e à existência de uma plantação de pinus no local²²⁰, sendo necessária uma prospecção no subsolo para mapear os possíveis vestígios arqueológicos existentes.

Todavia, os vestígios administrativos e de infraestruturas não foram alvo da presente pesquisa, que abordou, particularmente, as estruturas viárias do Caminho e a sua instalação no espaço, formando a paisagem atual.

A Estrada do Paraibuna, pesquisada no trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto (ASSIS *et al.*, 2007), foi construída com base em preceitos técnicos muito bem definidos, a partir da Lei nº 18, de 1º de abril de 1835. Segundo esta lei, no que se refere às suas determinações,

[...] (Art. 5º) determinava que no alinhamento das Estradas seriam preferidas as linhas retas às curvas. A largura dos leitos foi determinada em trinta e cinco palmos²³ (7m), compreendidos os canais, fossos, muros, ou socalcos necessários para sua segurança e duração (Art. 6º). O formato deveria ser abobadado para facilitar o escoamento das águas das chuvas (Art. 9º) e o calçamento seria constituído de pequenas pedras de dimensões máximas de duas polegadas de diâmetro (Art. 9º). A pesquisa arqueológica evidenciou que a largura da estrada aproximou-se daquela determinada pela Lei, apresentando cerca de 8,0m, em média, ao compreender as estruturas viárias complementares. Não foi possível confirmar o formato original e o tipo de calçamento, dado que, mesmo o segmento mais íntegro, já passou por ações de manutenção com uso de máquinas pesadas, alterando sua configuração original. Entretanto, foi constatado o formato abobadado no leito de uma das pontes além de um tipo de calçamento de pedra em um

²²⁰ Informação oral da pesquisadora Iáscara Varella Almeida que percorreu o trecho do Caminho das Tropas entre Lages e o rio Canoas, tendo visitado o local do Passo do Canoas, onde estaria situado o Registro de São Jorge, segundo informações de moradores locais.

pequeno trecho preservado. (ASSIS *et al.*, 2007, p. 9).

Analisando-se o traçado do Caminho das Tropas, pôde-se constatar, num primeiro momento, que o Caminho não segue um desenho regular, não há uma planificação ou um trajeto retilíneo. O Caminho segue o seu percurso de acordo com o relevo e a inserção de áreas de interesse (aguadas, pousos). O trajeto é marcado por diversas curvas e voltas, mudando o sentido algumas vezes de forma brusca e em ângulo fechado, seja para vencer um aclave ou declive, seja para mudar completamente a direção em sentido do ponto desejado.

No sobe e desce das coxilhas, o Caminho parece cruzar pelos campos serpenteando pelo relevo ondulado, sumindo atrás de uma colina mais elevada e reaparecendo quilômetros depois entre outros morros, numa espécie de “simbiose” perfeita entre os corredores e o ambiente, formando a paisagem do tropeirismo.

A visão panorâmica de alguns trechos é outra constante em uma paisagem marcada por “campos a perder de vista”, pontilhada por capões de matos esparsos. Não obstante, a paisagem cultural está ameaçada pelo constante avanço das áreas de cultivo de espécies arbóreas exóticas invasoras na região, como o pínus.

Vitry (2004), referindo-se à prospecção arqueológica realizada nos segmentos da rede viária dos caminhos inca entre Chicoana e San Fernando de Escoipe, na Argentina, descreve suas características construtivas e as evidências arqueológicas registradas:

Los segmentos estudiados poseen diferentes técnicas constructivas, destacándose el tipo de camino con **talud**, caracterizado por estar trazado sobre las laderas montañosas con **diferentes grados de inclinación** y poseer **muros de contención** donde se asienta el camino. En partes más o menos aplanadas, especialmente en los filos de las serranías próximas al paraje Encañan, registramos la presencia de segmentos de camino tipo **despejado** y **amojonado**, observando en algunos casos un patrón similar al de la Quebrada del Toro. (VITRY, 2004, p. 5, grifo nosso²²¹).

Os segmentos descritos pelo autor possuem técnicas construtivas observadas em outros caminhos em área montanhosas, como corte de barranco (“*talud*”) e muros de arrimos para a contenção de áreas niveladas em encostas. Por outro lado, em áreas mais planas, a existência de áreas dilatadas (“*despejado*”) e demarcadas com algum tipo de baliza (“*amojonado*”).

Nesse sentido, o Caminho as Tropas apresentou espaços onde os corredores se alargam lateralmente, ou seja, formam amplas superfícies fechadas, como

²²¹ Relativo aos termos empregados na citação, cabe algumas explicações que elucidam bastante o referido caminho: a) “*despejado*” do espanhol significa uma área dilatada ou espaçosa; b) “*amojonado*” denota limites com balizas.

espécies de “praças” ao longo do percurso. A hipótese apresentada para tal ocorrência é que sejam locais onde as tropas paravam para beber, descansar e passar a noite, conhecidos como pontos de pousos.

Pode-se ainda levantar a hipótese de que a distância entre esses espaços corresponderia à distância percorrida num dia de viagem das manadas. Entretanto, tal hipótese precisa ser melhor averiguada, não havendo muitos exemplos que permitam confirmar isso nos trechos estudados do Caminho, além de serem apenas fragmentos de segmento. Para tanto, haveria a necessidade de aumentar a amostragem, analisando longos segmentos e avaliando a distribuição espacial dos alargamentos num mesmo trecho.

Nesses locais, observou-se também a reocupação dos espaços após o fim do trânsito dos animais, com a instalação de diferentes estruturas funcionais (habitações, escolas, armazéns, etc.). Trata-se de antigos lugares que tiveram a função e o uso alterados após o abandono da atividade do tropeirismo. É o fenômeno de ocupação das terras às margens dos caminhos, dos espaços públicos, às margens das grandes propriedades privadas.

Outra observação conclusiva das pesquisas de Vitry (2004) e de grande interesse para pensar a instalação do Caminho das Tropas, preferencialmente em área aplainadas e altas como se observou no subtítulo A5 (ver figura 64), menciona que a:

Respecto de la ocupación del espacio geográfico para la construcción de caminos preinkas e inkas, el tramo estudiado refuerza lo que observamos en otros lugares, es decir que **su trazado se realiza preferentemente en las serranías y zonas altas, donde los agentes erosivos actúan con menor fuerza que en las quebradas y fondos de valles**, además de tener una **mejor visibilidad y control del entorno**. Esta concepción diferenciada respecto a la ocupación del espacio, sugieren una regularidad que la tenemos en cuenta para nuestras prospecciones, con muy buenos resultados hasta el momento. (VITRY, 2004, p. 6, grifo nosso).

Os platôs sobre as coxilhas onduladas se caracterizam como o melhor relevo para o trânsito do Caminho, por serem áreas menos acidentadas e potencialmente menos atingidas por processos erosivos, por exemplo. No entanto, outro aspecto ambiental pode ser levantado também como hipótese explicativa: o tipo de cobertura vegetal. As encostas, fundos de vales e áreas próximas aos cursos de água possuem vegetação mais fechada na região, tais como área de mata ciliar e mata ombrófila.

Dessa forma, na área pesquisada, o traçado do Caminho em trechos do planalto, nos campos de altitude, excetuando a travessia dos vales de drenagens, buscou sempre a instalação sobre os pontos mais elevados e de menor inclinação

do compartimento topográfico, passando em áreas com boa drenagem de solo, como divisores de água, ou em meia encosta das elevações mais íngremes.

Nos campos altos, há o predomínio dos vegetais de espécies de pastagem, formados pelos campos nativos de gramíneas e leguminosas, tais como o capim mimoso e os capões esparsos de mata ombrófila mista e de araucária. Esta condição de cobertura vegetal apresenta duas vantagens: a) áreas livres para a circulação de animais, não necessitando, quando da instalação do Caminho, de atividades de abertura de picada com o corte da mata nativa; e b) áreas de pastagens para alimentação dos animais.

Aliás, os Campos de Lages são conhecidos atualmente pelas excelentes pastagens de campos naturais, propiciando invernadas, e que já eram usadas pelos tropeiros para a recuperação dos animais após a travessia do Vale do rio Pelotas, assim como foi o propulsor da instalação de fazendas de pecuária extensiva.

Neste capítulo, buscou-se analisar os aspectos formais deste caminho desde a sua implantação na paisagem, abordando as evidências arqueológicas das estruturas viárias construídas (corredores, sistema de drenagem, calçamento, muro de arrimo) ou não construídas (sendas, amontoamento de rochas) que compõem o Caminho das Tropas, a sua instalação na paisagem, a construção e/ou a formação destas, os aspectos físicos (morfologia, dimensões, forma), as características ambientais (relevo, solo, vegetação) e as técnicas construtivas (matéria-prima, técnica empregada).



Fonte: WIED-NEUWIED

CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES

CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES

Ao longo do tempo, o que se tem mostrado é que os caminhos, mais que condutores de veículos, mercadorias, passageiros, são condutores de história e memórias. Caminhos são testemunhos de cultura e de vida; são espaços que permitem a troca e a reflexão, o trabalho e o lazer.
Márcio Santos (2001).

O projeto original intitulado “Arqueologia do Caminho das Tropas: estudo espacial dos sítios históricos no trecho entre os rios Pelotas e Canoas, SC”, aprovado pela banca examinadora do Programa de Pós-Graduação em História da PUCRS, em 2004, sofreu alterações ao longo dos quatro anos de doutorado, principalmente de cunho metodológico, com a inserção de novas ferramentas de análise e interpretação, sob o viés teórico da arqueologia da paisagem, além da readequação da delimitação do objeto de pesquisa.

A coleta de dados em campo forneceu um corpo documental arqueológico rico em informações, tanto em quantidade, quanto em qualidade, com uma grande variabilidade tipológica de sítios arqueológicos que não poderiam ser analisados em uma única tese.

Seguindo os conselhos da banca examinadora de qualificação realizada em 2008, uma escolha deveria ser tomada: investigar o Caminho das Tropas e sua inserção na paisagem ou realizar um estudo espacial dos diversos sítios arqueológicos existentes ao longo das margens do Caminho (taperas, fazendas, cemitérios, registros, olarias, serrarias).

Ambas as propostas tinham potenciais, assim como problemáticas de pesquisa específicas e temas bastante promissores. Porém, estudar o Caminho enquanto um sítio arqueológico linear e peculiar parecia a escolha mais adequada.

O Caminho das Tropas, enquanto artefato arqueológico, tinha um papel secundário na proposta inicial, mas, a partir das leituras realizadas sobre estudos

de caminhos latino-americanos e pela experiência vivenciada em campo, a decisão tomada foi por investigar um objeto ainda pouco estudado na arqueologia brasileira: as redes viárias antigas no sul do Brasil.

No início do estudo, não havia muita noção de onde se poderia chegar e nem qual o rumo tomar ao longo dessa caminhada. O orientador desta pesquisa tinha razão quando falou que “o caminho se faz ao caminhar”. Assim, esta investigação científica foi norteadada pelo Caminho das Tropas e a proposta metodológica foi sendo construída ou adaptada à medida que a pesquisa avançava. Dessa forma, as decisões tomadas pautaram-se pela elaboração de estratégias que auxiliassem a responder às questões levantadas.

Ao longo dessa caminhada, outro aprendizado foi fundamental: “ver o caminho de cima”, seguindo assim o conselho da coorientadora da pesquisa. Inicialmente, esta forma de análise não havia sido pensada, o que ocorreu a partir da realização do Doutorado Sanduíche na França. A proposta do projeto inicial era cruzar os dados arqueológicos de campo com os dados das fontes históricas, tais como documentos textuais manuscritos, relatos de viajantes, cartografia e iconografia da época.

Entretanto, ao ver o objeto de pesquisa através das imagens captadas no espaço aéreo, mudou também a forma de olhar o sítio arqueológico. Na verdade, tratava-se de uma nova possibilidade de análise sob outro ângulo e em outra escala investigativa.

O sítio arqueológico era visto antes num mesmo plano, onde o arqueólogo registrava e analisava os vestígios a partir das suas observações *in situ* e daquilo que poderia ser encontrado na superfície e no subsolo, ou seja, inserido dentro do universo do sítio. A partir dessa nova ótica de análise, há o distanciamento necessário para a observação do objeto de estudo em várias escalas.

Dessa forma, pesquisar um vestígio arqueológico que se estende por vários quilômetros exigiu certo distanciamento para reconhecer, numa esfera mais macro, o seu traçado num conjunto de redes viárias.

Porém, também foi necessária uma aproximação numa escala mais micro para registrar, analisar e interpretar as distintas estruturas construídas ou não construídas que compõem um caminho e que fazem uma rota viária desempenhar as suas funções básicas: servir de comunicação entre pessoas e lugares e facilitar o transporte de bens e mercadorias.

Nos países como o Brasil, onde essas ferramentas aplicadas à arqueologia não se desenvolveram paralelamente ao uso da fotografia aérea para a produção

cartográfica, os arqueólogos têm uma visão muito mais intrassítio com o uso de análise espacial, enquanto que, extrassítio, os resultados são mais restritos, fazendo com que se olhe e se reflita mais em relação ao sítio do que em relação ao contexto maior, onde o mesmo está inserido.

Ao trabalhar com essas diferentes dimensões em um mesmo vestígio arqueológico, muitas limitações e dificuldades surgiram, principalmente de ordem técnica, em relação às diferenças de resolução e escalas dos mapas planialtimétricos e das imagens de satélite. O resultado desse processo foi a existência de áreas melhor documentadas do que outras, com diferentes precisões nos dados.

Para realização desta pesquisa, utilizaram-se ortofotocartas, mapas e levantamentos planialtimétricos disponíveis de outros estudos realizados na região, pois havia alguns exemplares em escala grande (1:5.000) para uma pequena parcela do Caminho. Para as demais áreas, que correspondiam à porção maior da área de pesquisa, havia mapas com escalas médias (1:100.000), muitas vezes em suporte impresso ou em imagem *raster*, dificultando a sua inserção e tratamento dentro de um SIG. Esse tipo de dado geográfico dificultava as ações de reconhecimento das feições e desenho dos vestígios identificados na região do Caminho.

Em função da natureza acadêmica desta pesquisa e a indisponibilidade de recursos financeiros, não foi possível adquirir imagens de satélite ortorretificadas de alta resolução ou local receptores de GPS RTK²²² ou estação total. Apesar de estas limitações dificultarem a coleta de dados em campo, seja em virtude da precisão dos dados, seja pelo tempo necessário para execução do trabalho, os resultados finais não foram prejudicados. Em uma área piloto, onde havia levantamentos em escala grande (1:5.000), foi possível desenvolver o Modelo Digital de Elevação e a modelização espacial em projeção 3D.

Dessa forma, fez-se necessário utilizar outros recursos para realização do trabalho. As imagens captadas a partir do *Google Earth* e os croquis feitos em campo foram as alternativas possíveis e viáveis. A limitação técnica não inviabilizou a análise pretendida, apenas não forneceu dados com maior precisão e agilidade.

Nesse sentido, o aprendizado das ferramentas de inserção, aquisição,

²²² RTK - *Real Time Kinematic* é uma técnica de navegação por satélite associada a um rádio-modem ou a um telefone GSM para obter correções que permitem posicionamento cinemático em tempo real, com um nível centimétrico de acurácia. É utilizada em levantamentos cadastrais e hidrográficos, mineração, monitoramento de veículos, controle preciso de maquinário, entre outras aplicações.

geração, conversão, manipulação, edição, cruzamento e questionamento do SIG, bem como a modelização dos dados espaciais e o SGBD, foram fundamentais para a realização desta pesquisa. O conhecimento adquirido só foi possível graças ao estágio realizado no *Laboratoire Archéologie et Territoires* (LAT) e às disciplinas realizadas no *Master Archéomatique* da *Université François Rabelais* de Tours, França.

Avaliando as ferramentas de análise utilizadas e as fontes de pesquisa disponíveis, considera-se que essa nova abordagem pode contribuir para a arqueologia na busca de uma melhor compreensão sobre como as sociedades pretéritas viviam e produziam. As técnicas de geoprocessamento, foto e cartointerpretação, oferecem novos indícios e variáveis ambientais para a análise arqueológica.

Os procedimentos metodológicos aplicados na coleta de dados em campo mostraram-se muito adequados, à medida que foram realizadas prospecções sistemáticas através de reconhecimentos pedestres para avaliar o Caminho e suas estruturas, munidos com imagens de satélite em mãos. Para tanto, foram utilizadas fichas para registro das informações observadas, e a inserção destes na base de dados.

Além disso, a escolha dos trechos amostrais e a posterior adoção de subdivisões auxiliaram na manipulação dos dados e na compreensão das diferenças e/ou semelhanças entre os segmentos. Dessa forma, os subtrechos são decorrentes das estruturas construtivas ou não construídas condicionadas ao relevo e outras características ambientais, e não meramente de uma subdivisão arbitrária da pesquisa.

Avalia-se que esta pesquisa se insere dentro da proposta da arqueologia da paisagem, pois se evidenciou a instalação do Caminho e das estruturas como corredores na paisagem, seja sob o ponto de vista técnico-construtivo, seja do ponto de vista social (aspectos fiscais, iniciativa do estado, obrigação dos proprietários), e a sua utilização e funcionamento por diferentes usuários e meios de transporte ao longo de quase três séculos: tropas de animais, militares e veículos.

Outra dificuldade encontrada foi a de lidar com as lacunas cronológicas existentes na documentação analisada, principalmente nos documentos textuais manuscritos. Esta é uma tarefa árdua para qualquer investigador: transpor os hiatos e ligar as diferentes peças de um grande quebra-cabeça histórico. Havia uma grande quantidade de documentos, principalmente para o período entre as primeiras décadas do século XVIII, com a abertura do Caminho, e meados dos

séculos XIX, mas praticamente nada para os períodos posteriores.

Outra limitação refere-se à natureza dos tipos de documentos analisados, sendo a grande maioria de cunho oficial: cartas, ofícios, certidões, provisões, entre outros de caráter administrativo e militar. Este tipo de documento fornece um ponto de vista sobre uma realidade, faltando aquela vivenciada pelos sujeitos ativos no processo, que, neste caso, são os usuários e os construtores do Caminho: tropeiros, viajantes, taípeiros, fazendeiros e moradores locais. Para compreender como estas relações se engendraram dentro do contexto da época, faz-se necessário analisar outros documentos.

A partir das considerações sobre o desenvolvimento da pesquisa e das avaliações sobre o método utilizado e fontes empregadas, serão apresentadas a seguir as conclusões deste estudo.

Os documentos textuais analisados apontam claramente que o Caminho das Tropas, diferente das outras estradas da Capitania de São Paulo, não teve investimentos de recursos da Coroa Portuguesa ou mesmo do Império.

Este pressuposto foi levantado a partir da constatação obtida nas fontes escritas sobre os projetos de melhorias ou manutenção do Caminho e que sempre contavam com o apoio de dois segmentos da população: os tropeiros e os moradores ao longo do trajeto.

Os tropeiros, sem dúvida, eram os mais interessados, pois dependiam da estrada para o seu sustento. Além disso, representavam a principal fonte arrecadadora de receitas nos registros, onde parte dos recursos arrecadados deveria ser empregada nas melhorias do próprio meio gerador dos tributos. A segunda fonte de recursos vinha dos próprios moradores, que tinham obrigação para com a Coroa Portuguesa por terem recebido terras.

No caso dos Campos de Lages, as terras foram distribuídas através da concessão de sesmarias a partir da fundação de Lages. Em 1773, Antonio Correia Pinto, Capitão-mor da Vila de Lages, recebe a incumbência do Governador da Capitania de São Paulo de regularizar a situação dos moradores da região e dos novos proprietários que receberam terras, enviando os requerimentos de sesmarias (IANTT, 1773, fl. 178)²²³.

Os moradores às margens do Caminho, dessa forma, eram os responsáveis

²²³ Documento manuscrito: OFÍCIO de Thomas Pinto da Silva, Secretário da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, [...]. São Paulo, 15 de junho de 1773. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 178 e 178 v.

pelas Paradas, a remessa da correspondência oficial, espécie de correio na época, assim como pela conservação da estrada. Muitos são os documentos remetidos ao Capitão-mor de Lages solicitando que este mande a população realizar a manutenção do Caminho, quando do envio das tropas militares que marchariam para o sul, na segunda metade do século XVIII, em função das ameaças de invasões castelhanas na fronteira sul.

Para explicar a condição diferenciada do Caminho das Tropas em relação aos demais caminhos da Colônia, principalmente no trecho do extremo sul nas porções correspondentes aos atuais Estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, poderiam ser mencionados alguns argumentos bastante pertinentes que devem ser analisados dentro do seu contexto histórico:

a) No século XVIII, a região dos Campos de Lages e dos Campos de Cima da Serra e Vacaria representa a fronteira da Coroa Portuguesa na América. Este território estava sob constante ameaça, pela proximidade das Missões Jesuíticas Espanholas, assunto que é constantemente mencionado na correspondência oficial. Além disso, os limites territoriais entre as Coroas Ibéricas estavam em processo de demarcação. Vale ressaltar que o último tratado que define os limites no sul do Brasil foi assinado em 1801, o Tratado de Badajoz, determinando que os territórios das Missões e parte do atual Rio Grande do Sul pertenciam a Portugal, fixando a fronteira sul do Brasil na linha Quaraí-Jaguarão-Chuí. A instabilidade da fronteira e a posse do território durante todo o século XVIII poderiam ter influenciado na falta de investimentos com recursos dos cofres reais no trecho sul do Caminho das Tropas, pois não havia a garantia de posse da região.

b) Apesar de ser um Caminho importante para levar as tropas de animais, a região sul não tinha riquezas minerais como a região sudeste e centro-oeste, que precisavam escoar ouro, diamante e pedras preciosas para as áreas portuárias. Para tanto, necessitavam de estradas transitáveis. A exploração desses recursos foi responsável por impulsionar a economia colonial e fazer com que a Coroa investisse na construção e na melhoria das redes viárias de escoamento dos locais das jazidas para os portos, por onde o produto interno era remetido para a Europa. Dentro desse contexto, a região sul desempenhou um papel periférico na economia brasileira: fornecedora dos meios de transporte e alimentos para a região mineradora, mas não fonte de exploração, onde realmente haveria investimentos. Todos esses fatores contribuíram para que a região sul fosse tardiamente ocupada e colonizada, e para que o Caminho não tivesse investimentos reais.

Mesmo quando o Caminho das Tropas foi aberto, quase nenhum recurso dos

cofres reais foi empregado para a realização da empreitada. Cristóvão Pereira de Abreu, que realizou a viagem inaugural da picada e retificou o traçado do Caminho, empregou recursos próprios e de particulares nessa expedição. Depois de executado o trabalho, o militar pleiteou a compensação pelo investimento feito, ou seja, uma Mercê, pela qual recebeu a metade da arrecadação dos animais que passavam no Registro de Curitiba, por doze anos.

Dessa forma, o próprio Caminho “se pagou”, retornando os investimentos aos particulares. A Coroa Portuguesa, que praticamente nada investiu, ainda teve a vantagem de receber a outra metade da arrecadação dos impostos sobre animais naquele registro, além das receitas de outros postos de arrecadação.

A fundação de Lages, na segunda metade do século XVIII, a crescente demanda de gado e mulas nas regiões consumidoras do centro do país e os campos ideais para pecuária, com abundância de pastagens e aguadas, incentivaram a ocupação da região, com a distribuição de sesmarias e o estabelecimento de fazendas de criação de gado bovino e ovino, a partir da abertura do Caminho.

A instalação do Caminho das Tropas demonstrou um conhecimento profundo do espaço geográfico e o uso de soluções construtivas, por vezes simples, com materiais disponíveis, como o basalto, muitas vezes ao alcance das mãos, evidenciando uma harmonia da sua instalação com o terreno.

A prospecção arqueológica realizada nos trechos amostrais do Caminho revelou uma série de estruturas viárias, construídas e não construídas, além dos corredores de pedra até então reconhecidos, mas que desempenharam uma importância fundamental na formação da paisagem do Caminho das Tropas, bem como para a funcionalidade da via de trânsito: as travessias de rios, os sistemas de drenagem, os alargamentos, o calçamento, as sendas, os amontoamentos de pedras, os corte de barranco e os muros de arrimo.

As estruturas como sendas e amontoamentos de rochas não são estruturas construídas com a finalidade de servirem ao Caminho, mas são fruto do seu contínuo e frequente uso como via de trânsito, marcando o relevo.

Os alargamentos de corredor formam “praças fechadas”, com a função de oferecer um local de descanso, de água e de pouso para as tropas. Os pousos nestes locais podiam ser ao relento, com abrigos improvisados com os arreames e as cargas, ou em barracas ou em ranchos, caso existissem.

As travessias de rios ocorriam em locais estratégicos para a passagem do curso de água, como espriados, locais de nível de água baixo ou áreas de remanso. As estruturas arqueológicas associadas indicaram a presença de muros de taipa de

pedra restringindo a passagem ou demarcando o local para a travessia. Assim como locais para acampamento, caso o rio não estivesse em condições de ser cruzado.

As estruturas de drenagem, formadas por drenos e interrupções no muro, eram construídas juntamente com o corredor e tinham a função de melhorar as condições de trânsito no interior dos corredores

Observou-se uma similaridade na maneira de construir os corredores de pedra, os drenos e outras estruturas, em alvenaria de pedra a seco. Por outro lado, constatou-se também a grande variação morfológica, mostrando não haver um rigor de projeto ou planejamento, adaptando o Caminho às formas do terreno. Na realidade, o Caminho buscava o melhor trajeto possível para o deslocamento de animais, não considerando, essencialmente, a menor distância, mas o melhor percurso baseado na redução do esforço e desgaste físico.

Há, em alguns trechos, a primazia por traçados sinuosos, com curvas fechadas e mudança de sentido brusco. Isso demonstra o quanto o percurso a ser vencido era mais importante que um projeto linear, sem esquecer-se da inclusão de locais de extrema importância, tais como pontos de água e descanso, além da busca por menores inclinações do terreno e locais favoráveis à travessia dos rios.

A análise dos remanescentes arqueológicos da amostragem de 23,5 km do Caminho das Tropas evidenciou que não havia um projeto de engenharia que tenha planejado e uniformizado a edificação das estruturas. Ao contrário, a análise da construção das taipas dos corredores, da morfologia e do traçado, indicou variações e diferenças. O muro de taipa de pedra não se apresenta construído de forma homogênea, apesar de usar a mesma técnica construtiva, apresentando pequenas diferenças, seja no acabamento, seja nas dimensões.

Percebeu-se também a variação na largura dos corredores, constantemente entre 15 m e 30 m, exceto nas áreas de alargamento. Há trechos em que o Caminho é composto por um corredor formado por dois muros paralelos, enquanto que em outros segmentos há somente um muro em uma das margens e nenhum vestígio de que houvesse construção na outra margem.

A instalação do Caminho mostra que, além de se ter um conhecimento sobre as condições ambientais dos locais, foi um espaço pensado também no sentido das escolhas realizadas de traçado e a necessidade ou não de construir corredores ou outras estruturas. Houve uma reflexão sobre onde instalar, como e por que construir. Havia muitas circunstâncias a serem observadas: inclinação do terreno, existência de hidrografias, tipo de solo, grau de erosão e a proximidade de recursos como água e pastagem, ou pontos de pouso.

Pensando na ocupação cronológica do Caminho, têm-se duas fases distintas: a primeira para tráfego de animais e pessoas a pé ou montadas; a segunda para uso como estrada de rodagem pelos meios de transporte com roda e/ou motorizados. Poder-se-ia ainda mencionar um uso anterior a estes dois períodos, como trilhas utilizadas pelas populações indígenas. Contudo, para esta hipótese, não há dados e argumentos seguros para a sua explanação.

As transformações ocorridas no Caminho ao longo dos séculos, seja na reutilização da via como estrada de rodagem, seja nas modificações de suas estruturas, assim como no abandono e conseqüente processo de degradação dos vestígios arqueológicos, acabaram influenciando a identificação, a leitura e a interpretação do registro arqueológico.

A reutilização de alguns trechos do Caminho das Tropas como estradas de trânsito atuais impactou, em alguns casos, a conservação do Caminho antigo, bem como alterou o registro arqueológico, podendo comprometer a interpretação dos dados. Este aspecto precisou ser observado durante a coleta em campo. Um exemplo claro disso foi o caso dos muros de corredores que, em alguns pontos, se tornaram muros de arrimo, pelo efeito de deposição do solo do leito da estrada municipal. Neste caso, a estrutura não alterou a sua forma, mas sim a função para a qual tinha sido construído originalmente.

Na tentativa de compreender como os corredores de pedra foram construídos ao longo do Caminho, os resultados apontaram para as seguintes explicações:

a) As variáveis ambientais: as escolhas dos locais de instalação dos corredores observaram o compartimento topográfico, com relevo menos inclinado e a disponibilidade de água;

b) A disponibilidade de matéria prima: os blocos de basalto de afloramentos rochosos empregados na confecção das grandes extensões dos muros de taipas de pedra são bastante abundantes na região;

c) A função e uso dos corredores: delimitação do local de passagem dos animais, buscando separar o espaço público do privado, evitando a condução ilegal de animais das fazendas e facilitando a passagem pela região sem extravios na imensidão dos campos;

d) A manutenção dos campos: sugere-se que os corredores demarcavam o trajeto no espaço, evitando que outras áreas fossem degradadas pela passagem constante de tropas de animais, em virtude do tipo de solo espesso, da fragilidade de recomposição vegetal e do potencial de erosão, mantendo e conservando as áreas de pastagens nativas para a pecuária local;

e) A origem da técnica: a técnica de construção da taipa em alvenaria de pedra a seco é proveniente da Europa, sendo bastante utilizada em Portugal e no arquipélago dos Açores;

f) A mão-de-obra empregada: o ofício de taapeiros, pelas pesquisas mais recentes, tem apontado que a profissão é passada de geração para geração, apresentando a predominância de negros na atividade. Por isso, acredita-se que a construção das taipas tenha sido executada por escravos e ex-escravos na região;

g) A cronologia: devido aos poucos dados disponíveis, sugere-se como provável a primeira metade do século XIX para o aparecimento dos corredores;

h) A iniciativa particular: acredita-se que a edificação dos corredores tenha sido uma empreitada particular, pois não foram encontrados quaisquer documentos oficiais, militares ou administrativos, que mencionassem a construção dos corredores e nem o envio de recursos financeiros para obras nesse trecho do Caminho.

Com relação à datação dos corredores, os documentos manuscritos analisados sugerem um marcador cronológico que indica a não existência das estruturas de corredores de muros de taipa até, pelo menos, o início do século XIX. Este fato aponta que, possivelmente, no primeiro século de existência do Caminho das Tropas não havia as estruturas de muros de pedra como delimitadores do espaço de trânsito.

Todavia, esta é uma questão que precisa ser melhor investigada à luz de novos dados, pois os documentos consultados não mencionaram a existência dos corredores. Estas informações precisam ser relativizadas, na medida em que os dados são parciais. O fato de não mencionarem as construções não comprova a sua não existência, apenas sugere. Por outro lado, não há qualquer documento que mencione a existência dos corredores.

No entanto, algumas questões ainda pairam no ar, faltando argumentos conclusivos, mas levando à formulação de algumas hipóteses: Por que existem corredores de muros de pedra em áreas específicas do Caminho das Tropas, como nos Campos de Lages e nos Campos de Cima da Serra? Quais as particularidades, semelhanças e diferenças destas áreas em relação aos outros locais atravessados pelo Caminho e sem corredores?

A explicação mais plausível, até o momento, dá-se em função do conjunto de características ambientais (campos de altitude, amplos, relevo ondulado de coxilhas) que formam estes locais, diferenciando-os de outras regiões do sul do país atravessadas pelo Caminho das Tropas.

Todavia, esta explicação precisa ser confirmada através de pesquisas mais aprofundadas sobre as características ambientais e a instalação em outros lugares, assim como entre os diferentes locais de ocorrência dos corredores, buscando identificar quais são os fatores que se assemelham em ambos os lugares.

A partir de meados do século XIX, o Caminho entre Viamão e Lages começa a ser a rota menos usada, declinando em prol do Caminho das Missões. Pelos campos de Lages não mais passavam tropas de animais vindos do sul, como anteriormente. A partir desse momento, passavam a ser conduzidos pelo Caminho das Missões, nova rota mais a oeste, encurtando e facilitando o percurso.

Todavia, o Caminho não é abandonado, pois continuam passando pelo trecho do rio Pelotas a Lages os animais criados nos Campos de Cima da Serra e nos Campos de Lages.

Na Coxilha Rica, os corredores passam a ser usados pela dinâmica interna da região sul, abastecendo as cidades litorâneas de Laguna e Desterro de gado, couro e charque, trazendo no retorno sal, farinha, entre outras mercadorias e produtos. Lages chegou a possuir diversas charqueadas, que funcionaram até meados do século XX.

As pesquisas futuras apontam em pelos menos três direções:

a) A complementação da investigação a respeito dos corredores de pedra, aumentando a amostragem na região pesquisada e confrontando com outros locais de ocorrência dos mesmos;

b) O estudo espacial dos diversos sítios arqueológicos registrados às margens do Caminho das Tropas, procurando compreender suas relações de instalação e distribuição, reconstruindo as diferentes atividades exercidas por uma sociedade no passado, ocupando as margens ao longo de uma rede viária (habitação, comércio, produção, administração, funerário, religioso, etc.); e

c) A investigação da fundação de Lages e dos Registros de Santa Vitória e São Jorge, para os quais há uma imensa documentação textual levantada nos acervos e que não foi estudada nesta pesquisa, em função do recorte estabelecido.

Outro aspecto que precisa ser melhor desenvolvido e que também não foi abordado, refere-se à investigação das consequências da instalação do Caminho sobre a paisagem e sobre os sítios no seu contexto mais próximo. Nesse sentido, uma questão a ser averiguada seria avaliar o plano da cidade de Lages numa grande escala e verificar os traços de planificação iniciais da vila desde a sua fundação, procurando analisar de que maneira o plano da vila se articulou com o Caminho das Tropas e as possíveis alterações do trajeto da passagem dos animais

pelo espaço urbano.

Houve uma tentativa inicial de registrar os fracionamentos do espaço através da identificação dos limites das propriedades ou dos espaços de atividades específicas, tais como currais, lavouras, invernadas demarcadas por muros de pedras ou cercas de arame farpado encaixadas nos corredores do Caminho. Tais vestígios evidenciaram um processo de ocupação e fragmentação do espaço a partir do Caminho. Contudo, tal aspecto precisaria ser melhor desenvolvido, o que exigiria um tempo demasiado, excedendo o objeto desta tese.

O Caminho das Tropas insere-se no contexto das redes viárias do Brasil Colonial e Imperial, sendo uma das vias usadas numa época em que não existiam estradas pavimentadas ou trilhos de trem, onde os rios eram atravessados a pé ou nado e a produção local era transportada entre os locais produtores e os centros consumidores ou distribuidores no lombo de animais cargueiros ou a pé.

Finalmente, a paisagem é uma construção humana que cristaliza determinados aspectos guardando resquícios do passado, mas que está em processo contínuo de mudança, pois é produto da interação social do homem com o meio em que vive e produz.

A paisagem arqueológica do Tropeirismo deixou nos Campos de Lages, nas suas coxilhas e nos diversos cursos de água, inúmeros vestígios arqueológicos de uso e ocupação do espaço, seja nas estruturas arquitetônicas em elevação, construídas para delimitar e dividir, tais como os corredores de pedra, mangueiras e cemitérios edificadas em taipa de pedra, seja nos resquícios não construídos, tais como os negativos das ações de desgaste do solo e alteração do ambiente, como as sendas e trilhas, bem como os passos das travessias dos rios.

REFERÊNCIAS

A NOVA LUSITÂNIA: a cartografia setecentista do Brasil nas coleções da Biblioteca Nacional. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2000, 32 p.

ABRANTES, Maria Luíza Meneses. Fontes para a história do Brasil colonial existentes no Arquivo Histórico Ultramarino. **Acervo**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 1-12, jan./jun. 1997.

ADONIAS, Isa. **As peças raras da Mapoteca do Ministério das Relações Exteriores.** Museu Histórico e Diplomático do Itamaraty. Publicação n.º 3. Rio de Janeiro, 1956, 68 p.

_____. **Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil Colonial conservados no Ministério das Relações Exteriores e Descritos por Isa Adonias para as comemorações do quinto centenário da morte do Infante Dom Henrique.** Volume I. Brasília, 1969, p. 427-575.

ADONIAS, Isa; FURRER, Bruno. **Mapa:** Imagens da formação territorial brasileira. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht, 1993. 399 p.

AESP – Arquivo do Estado de São Paulo. **Guia do Acervo do Arquivo do Estado.** São Paulo: IMESP, 1997. 85 p.

_____. **Guia do Acervo Permanente Colônia (1578-1822).** Volume I, São Paulo, 1999.

AFONSO, Marisa Coutinho. **Caçadores-coletores pré-históricos: um estudo geoarqueológico da bacia do Ribeirão do Queimador (médio Tietê, SP).** 1995. Tese (Doutorado em Arqueologia) – FFLCH, USP, São Paulo, 1995.

_____. **A ocupação pré-histórica na região de Serra Azul e São Simão: um estudo geoarqueológico.** 1988. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – FFLCH, USP, São Paulo, 1988.

_____. Arqueologia ou arqueologias da paisagem? In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001. p. 46.

_____. Sambaquis – ambiente: pesquisas nos litorais do nordeste e sudeste. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XII, 2003, São Paulo. **Anais ...** São Paulo: [s.n.], 2003. 1 CD-ROM.

AHM – Arquivo Histórico Militar. **Documentos do Brasil, Séc. XVII – XIX.** 2ª Divisão / 1ª Secção – Inventário de Documentos. Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 2001a.

_____. **Documentos do Brasil.** Inventário. Lisboa: Arquivo Histórico Militar, 2001b. 1 CD-ROM.

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino. **Catálogo da Exposição Cartográfica e**

Iconográfica Comemorativa do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique. Lisboa: Arquivo Histórico Ultramarino, 1960. 112 p.

ALBUQUERQUE, Paulo Tadeu de Souza. A práxis da arqueologia em espaços urbanos – discussão de uma metodologia dentro dos paradigmas de paisagem natural e paisagem cultural. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XII, 2003, São Paulo. **Resumos...** São Paulo: 2003. p. 122.

ALMEIDA, André F. de. Os Jesuítas matemáticos e os mapas da América portuguesa (1720-1748). **Revista Oceanos**, Lisboa, N° 40, p. 79-92, out/dez 1999. Comissão Nacional para Comemoração dos Descobrimentos Portugueses.

ALMEIDA, Candido Mendes de. **Atlas do Império do Brasil** compreendendo as respectivas divisões administrativas, eclesiásticas, eleitoraes e judiciárias. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico, 1868.

ALVES, Maria Cristina; OLIVEIRA, Mário Sérgio Celski de. **Levantamento e Monitoramento Arqueológico da Área de Intervenção do Emissário para Lançamento dos Efluentes Sanitários e Industriais da Unidade Industrial da Empresa Veja do Sul S. A. em São Francisco do Sul – SC.** Relatório do Levantamento Arqueológico. Joinville, set. 2001.

_____. **Salvamento Arqueológico do Sítio Histórico Praia Grande – Unidade 21, em São Francisco do Sul – SC.** Relatório Final. Joinville, mar. 2003.

AMARAL, Maria Madalena Velho do (Coord.). **Relatório Preliminar do Acompanhamento Técnico-Arqueológico das Obras de Infra-Estrutura no Largo da Antiga Alfândega.** Florianópolis, Museu Universitário / UFSC, mai./ago. 1992.

_____. **Acompanhamento Técnico-Arqueológico das Obras de Engenharia no Interior da Igreja Nossa Senhora do Parto / Florianópolis.** Relatório de Pesquisa. Florianópolis, 1999.

_____. **A Pesquisa Arqueológica na Fortaleza Nossa Senhora da Conceição – Ilha de Araçatuba – Município de Palhoça/SC.** Projeto de Pesquisa. Florianópolis, março de 2001.

_____. **Levantamento arqueológico na área de implantação da PCH Penteado – Municípios de Capão Alto e Lages/SC.** Estudos de Impacto Ambiental (EIA). Projeto de Pesquisa. Florianópolis, Patrimonium Consultoria em Arqueologia e Museologia LTDA ME, jun. 2008a. 11 p.

_____. **Levantamento arqueológico na área de implantação da PCH Rincão – Municípios de Capão Alto e Lages/SC.** Estudos de Impacto Ambiental (EIA). Projeto de Pesquisa. Florianópolis, Patrimonium Consultoria em Arqueologia e Museologia LTDA ME, jun. 2008b. 9 p.

ANTOINE, Annie. **Le paysage de l'historien.** Achéologie des bocages de l'Ouest de la France à l'époque moderne. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2002. 340 p.

ARRUDA, José Jobson de Andrade (Coord.). **Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1644-1830):** Catálogo 1. Bauru: EDUSC, São Paulo: FAPESP, IMESP, 2000. 340 p.

_____. **Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1618-1823):** Catálogo 2. Bauru: EDUSC, São Paulo: FAPESP, IMESP, 2002. 804 p.

_____. O Resgate da Documentação do Arquivo Histórico Ultramarino referente ao Brasil (1896-2004). **Revista Brasileira de Biblioteconomia e Documentação**, Nova Série, São Paulo, v. 2, n.1, p. 1-22, jan./jun. 2006.

ASSIS, Adriana Paiva; SOUZA, Mariana Oliveira; MACHADO; Luciana Angélica de

Sá. Arqueologia da Estrada Real: As Estruturas Viárias. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DA SAB, 1; CONGRESSO DA SAB, XIV; ENCONTRO DO IPHAN E ARQUEOLÓGOS, III, 2007, Florianópolis. **Anais ...** Erechin: Habilis, 2007. 1 CD-ROM.

BANDEIRA, Dione da Rocha; OLIVEIRA, Mário Sérgio Celski de. **Monitoramento Arqueológico da Área de Implantação da Central de Tratamento e Destinação Final de Resíduos Industriais de Joinville**. Relatório Final. Joinville, nov. 2001a.

_____. **Diagnóstico Arqueológico das Áreas de Atividade de Mineração de Areia e Cascalho na Bacia Hidrográfica do Rio Itapocu – SC**. Relatório Final. Joinville, jul. 2001b.

BARCELOS, Artur Henrique Franco. **Espaço e Arqueologia nas Missões Jesuíticas: o caso de São João Batista**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000. 408 p. (Col. Arqueologia 7).

BARROSO, Vêra Lucia Maciel. O caminho do "Certão": da integração ao isolamento. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi *et al* (Org.). **Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995. p. 37-44.

BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. **O Brasil dos viajantes**. São Paulo: Odebrecht, 1994, 3 vol.

BELOTTO, Heloisa Liberalli. Glossário das Espécies Documentais. In: ARRUDA, José Jobson de Andrade (Coord. Geral). **Documentos manuscritos avulsos da capitania de São Paulo. Catálogo I (1644-1830)**. Bauru: EDUSC; São Paulo: FAPESP, IMESP, 2000. p. 301-315.

BERTRAND, Georges. Pour une histoire écologique de la France rurale. In: DUBY, G. **Histoire de la France rurale**. Le Seuil, Paris, Tome I, 1975. p. 47-53.

_____. L' "archeologie du paysage" dans la perspective de l'écologie historique. **Actes de Colloque. Archeologie du Paysage**, Paris, N° 13, p. 132-138, Université de Tours, 1978.

BERWANGER, Ana Regina; LEAL, João Eurípedes Franklin. **Noções de Paleografia e de Diplomática**. Rio Grande do Sul: Editora da UFSM, 1995. 96 p.

BERWANGER, Ana Regina; OSÓRIO, Helen; SOUZA, Susana Bleil de (Orgs.). **Catálogo de Documentos Manuscritos Avulsos referentes à Capitania do Rio Grande do Sul existentes no Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa**. Porto Alegre: CORAG, 2001.

BITENCOURT, Ana Luisa Vietti; SCHMITZ, Pedro Ignácio. A dinâmica sedimentar dos abrigos GO-JA-03 e GO-JA-26 E a correlação com as fases de ocupação pré-histórica, Serranópolis, Goiás. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Anais ...** Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. 1 CD-ROM.

BN – Biblioteca Nacional. **Ensaio de Chartographia Brasileira**. Extrahido do Catálogo da exposição de Historia do Brazil. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1883. 261 p.

BOTELHO, Angela Vianna; REIS, Liana Maria. **Dicionário Histórico Brasil Colônia e Império**. 3. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2002. 320 p.

BROCHIER, Laércio Loiola. O uso de controles geoarqueológicos: perspectivas para o estudo e caracterização de áreas arqueológicas na Baía de Guaratuba – PR. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001. p. 141.

BRÜGGEMANN, Adelson André. **Ao Poente da Serra Geral: A abertura de um caminho entre as capitânicas de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII.** 2004, 111 f. Monografia de Conclusão de Curso (Bacharelado em História) – Centro de Ciências Humanas e da Educação, UDESC, Florianópolis, 2004.

_____. **Ao Poente da Serra Geral.** A abertura de um caminho entre as capitânicas de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008. 198 p.

CALDARELLI, Solange Bezerra (Coord.). **Levantamento Arqueológico na área diretamente afetada da UHE Pai Querê, SC/RS.** Relatório Final 02: Levantamento Arqueológico da margem direita do rio Pelotas, SC. Volume I. Florianópolis, Consórcio Pai Querê, Scientia Ambiental, jul. 2004.

CALDARELLI, Solange Bezerra; BANDEIRA, Dione da Rocha; LAVINA, Rodrigo. **Relatório do Levantamento arqueológico em área de implantação de empreendimento industrial em São Francisco do Sul, SC.** São Paulo: ERM, 2000.

CALDAS, João Vieira. **Arquitetura Popular dos Açores.** [S.l.]: Editor Ordem dos Arquitectos, 1999. 560 p.

CALDCLEUGH, Alexander. **Viajes por América del Sur: Rio de la Plata - 1821.** Buenos Aires: Solar, 1943. 259 p.

CALI, Plácido. Arqueologia, história e paisagem: o caso da Juréia. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. Resumos... Rio de Janeiro: 2001. p. 104.

CANTO, Antonio Carlos de Lima. Reconstituição paleoambiental do sítio Furna do Estrago (PE) a partir de enfoques geoarqueológicos e palinológicos. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001. p. 140.

CARDOSO, Juliana de Souza; VELOSO, Tânia Porto Guimarães. Sítio fazenda de Baixo: estudo de caso em arqueologia da paisagem. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001. p. 113.

CASELLA, Gabriella. **Gramáticas de Pedra.** Levantamento de tipologias de construção murária. Porto: Centro Regional de Artes Tradicionais, 2003. 304 p.

CHMYZ, Igor *et al.* **Levantamento e zoneamento arqueológico do Caminho do Itupava. Serra do Mar.** Engemin Engenharia e Geologia Ltda, CEPA/UFPR. Curitiba, 2001.

_____. **Consultoria arqueológica para as obras de restauro e revitalização do Caminho da Graciosa (PR).** ParanáCidade, CEPA/UFPR. Curitiba, 2002.

CHOUQUER, Gérard. **L'étude des Paysages.** Essais sur leur formes et leur histoire. Paris: Éditions Errance, 2000. 208 p.

CLARKE, David L. Spatial information in archaeology. **Spatial Archaeology.** London: Academic Press, 1977. p. 1-32.

COBRA, Rubem Queiroz. **Técnicas de Leitura: Nomes e Abreviaturas em documentos dos séculos XVII e XVIII.** 6 p. Disponível em: <<http://www.cobra.pages.nom.br/gen-abrev.html>>. Acesso em: 19 fev. 2008.

COMERLATO, Fabiana. **Análise Espacial das Armações Catarinenses e suas Estruturas Remanescentes: Um Estudo Através da Arqueologia Histórica.** 1998. Dissertação (Mestrado em História, concentração em Arqueologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Porto Alegre, 1998.

_____. **Relatório Final da Prospecção Arqueológica em Residência Oitocentista do Conjunto Histórico da Praça XV.** Florianópolis, ago. 1999a.

_____. **Avaliação Arqueológica do Sítio Ruínas da Armação da Piedade – Empreendimento “Recanto das Marés” - Município de Governador Celso Ramos.** Florianópolis, set. 1999b.

_____. **Projeto de limpeza, numeração, análise e armazenamento do material arqueológico da prospecção arqueológica na Casa Natal de Victor Meirelles.** Florianópolis, out. 2001.

_____. Prospecção Arqueológica em Residência Oitocentista do Conjunto Histórico da Praça XV, Município de Florianópolis – SC. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ESTUDOS IBERO-AMERICANOS, IV, 2002, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: PPGH-PUCRS, 2002. 1 CD-ROM.

_____. Retrospectiva da Arqueologia Histórica em Santa Catarina. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ESTUDOS IBERO-AMERICANOS, V, 2003, Porto Alegre: PPGH-CPIS/PUCRS, 2003, 17 p. 1 CD-ROM.

_____. A importância da arqueologia histórica e os exemplos de dois estudos de caso: a “Casa d’Itália” e a “Casa Natal de Victor Meirelles”. **Revista Multitemática das Faculdades Energia**, Florianópolis, Energia, nº 02, p. 29-44, maio 2004.

_____. Arqueologia Histórica e a Proteção do Patrimônio Arqueológico. In: HERBERTS, Ana Lucia (Org.). **Oficinas de Educação Patrimonial na Usina Hidrelétrica Barra Grande.** Florianópolis: [s.n], 2008. p. 97-113.

COPÉ, Silvia Moehlecke (Coord.). **Levantamento Arqueológico na Área Diretamente Afetada da UHE Pai Querê, SC/RS.** Relatório Final 01: Levantamento Arqueológico da margem esquerda do rio Pelotas, RS. Florianópolis, Consórcio Pai Querê, UFRGS/IFCH/NUPARq, Scientia Ambiental, jun. 2004.

COPÉ, Silvia Moehlecke. **Les grands constructeurs précoloniaux du Plateau du Sud du Brésil: Étude de Paysages Archéologiques à Bom Jesus, Rio Grande do Sul, Brésil.** 2006, 401 f. Thèse (Docteur en Archéologie) – Institut d’Art et d’Archeologie, Université de Paris I, Paris, 2006.

COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real.** Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005. 244 p.

COSTA, Elmar Bones; FONSECA, Ricardo; SCHMITT, Ricardo (Coord.). **História Ilustrada do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: RBS Publicações, 2004. 340 p.

COSTA, Licurgo. **O Continente das Lagens – sua História e Influência no Sertão da Terra Firme.** Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982, 4 volumes.

COSTA, Mário Nunes. Os governadores de São Paulo e o Sertão de Lages (1766 – 1783. Separata de: **Brasília**, Coimbra, vol. IX, Coimbra Editora Ltda, 1955. 33 p.

COSTA, Renata Ferreira. **Abreviaturas: simplificação ou complexidade da escrita?** Disponível em: <[http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/antiores/edicao 15/materia01/texto01.pdf](http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/antiores/edicao%2015/materia01/texto01.pdf)>. Acesso em: 28 mai. 2008.

DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil (1816-1831).** São Paulo: Melhoramentos, 1971.

_____. **Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1989. III Tomos. Não paginado. (Coleção Reconquista do Brasil).

DINIS, João Maria Ferra; VILLELA, Léa Maria Cardoso. **Pesos e Medidas no tempo dos tropeiros e equivalências atuais.** Castro: 2007. 8 p.

DUARTE, Paulo Araújo. **Fundamentos de cartografia.** Florianópolis:

UFSC, 1994. 148 p. (Série Didática).

ERICKSON, Clark L. Los caminos prehispanicos de la Amazonia Boliviana. In: HERRERA, Leonor; SCHRIMPF, Marianne Cardale. **Camino precolombinos: las vías, los ingenieros y los viajeros**. Bogota, 2000, p. 15-42. Disponível em: <<http://ccat.asa.upenn.edu/fishweir/roads/caminos.pdf>>. Acesso em: 24 jan. 2008.

_____. Pre-Columbian Roads of the Amazon. **Expedition**, 43 (2), p. 21-30, 2001. Disponível em: <<http://ccat.sas.upenn.edu/fishweir/roads/Roads.pdf>> Acesso em: 13 mar. 2008.

FACCIO, Neide Barroca. **Estudo do Sítio Alvim no contexto do projeto Paranapanema**. 1992. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – FFLCH, USP, São Paulo, 1992.

_____. **Arqueologia dos cenários das Ocupações Horticulturas da Capivara, Baixo Paranapanema**. 1998. Tese (Doutorado em Arqueologia) – FFLCH, USP, São Paulo, 1998.

FARIAS, Deisi Scunderlick Eloy de (Coord.). **Levantamento Arqueológico Pré-Histórico na Área de Implantação da PCH Porto Bello nos Municípios de Angelina e Major Gercino – SC**. Relatório Parcial. Vol. 1. Tubarão, NUPEP/UNISUL, jun. 2002.

FARINHA, Maria do Carmo Jasmins Dias; TREMOCEIRO, Paulo Manuel Lamúria Cascalheira; JORGE, Teresa Cristina Dias Britto Revés (Orgs.). **Secretaria de Estado dos Negócios do Reino / Ministério do Reino. Inventário**. Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo, Direcção de Serviços de Arquivística, 1999. 619 p.

FILIPAK, Francisco. **Tropeirismo: Platino-Peruano e Platino-Brasileiro**. Curitiba: Juruá, 2008. 176 p.

FLECHOR, Maria Helena Ochi. **Abreviaturas: manuscritos dos séculos XVI ao XIX**. 2. ed. São Paulo: Arquivo do Estado, 1990. 468 p.

FLORES, Maria Bernadete Ramos; SERPA, Élio. **Catálogo de documentos avulsos manuscritos referentes à Capitania de Santa Catarina - 1717-1827**. Florianópolis: UFSC, 2000. 174 p.

FLORES, Moacir. **Tropeirismo no Brasil**. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998. 92 p.

FOGOLARI, Everson Paulo (Coord.). **Arqueologia preventiva na área de influência da PCH Gamba - São Joaquim/SC**. Levantamento Arqueológico Prospectivo Intenso e Implantação de Programa de Educação Patrimonial. Relatório Final de pesquisa. Erechim, Habitus Assessoria e Consultoria, jul. 2006a. 105 p.

_____. **Arqueologia preventiva na área de influência da PCH Malacara - São Joaquim/SC**. Levantamento Arqueológico Prospectivo Intenso e Implantação de Programa de Educação Patrimonial. Relatório Final de pesquisa. Erechim, Habitus Assessoria e Consultoria, jul. 2006b. 106 p.

_____. **Arqueologia preventiva na área de influência da PCH Antoninha - São Joaquim/SC**. Levantamento Arqueológico Prospectivo Intenso e Implantação de Programa de Educação Patrimonial. Relatório Final de pesquisa. Erechim, Habitus Assessoria e Consultoria, jul. 2006c. 96 p.

_____. **Arqueologia preventiva na área de influência da PCH São Mateus - São Joaquim/SC**. Levantamento Arqueológico Prospectivo Intenso e Implantação de Programa de Educação Patrimonial. Relatório Final de pesquisa. Erechim, Habitus Assessoria e Consultoria, jul. 2006d. 117 p.

FORTALEZAS MULTIMÍDIA: **Anhatomirim. 1989 – Arqueologia em Anhatomirim.** Relatório Final da Pesquisa Arqueológica na Fortaleza de Anhatomirim realizada pela equipe de Arqueologia do Museu Universitário da UFSC. 1 CD-ROM.

FOSSARI, Teresa Domitila (Coord.). A Pesquisa Arqueológica do Sítio Histórico São José da Ponta Grossa. **Anais do Museu de Antropologia**, Florianópolis, UFSC, n° 19, p. 5-103, 1992.

FRAGA, Nilson César. **Mudanças e permanências na rede viária do Contestado:** uma abordagem acerca da formação territorial no sul do Brasil. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento). UFPR, Curitiba, 2006.

FRAZÃO, Antônio; FILIPE, Maria do Céu. **O Conselho da Fazenda – Inventário e Estudo Institucional** – Série IDD's. Lisboa: Arquivos Nacionais / Torre do Tombo – Divisão de Publicações, 1995. 301 p.

FUNARI, Pedro Paulo A. O amadurecimento de uma arqueologia histórica mundial. **Revista de História**, São Paulo, n° 135, p. 163-168, 2 sem. 1996.

GALINIÉ, Henri; RODIER, Xavier. TOTOP: TOpographie de TOurs Pré-Industriel: un outil d'analyse urbaine. **Les petits Cahier d'Anatole**. N°. 11, 09/12/2002. Disponível em: <http://www.univ-tours.fr/lat/pdf/F2_11.pdf>. Acesso em: 5 mai. 2007.

GARCIA, João Carlos (Coord.). **A mais dilatada vista do mundo. Inventário da Coleção Cartográfica da Casa Ínsua.** Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Portugal, 2002, 479 p.

GLOBO RURAL. **Os Tropeiros. II – A Travessia.** As viagens que mudaram o mapa do Brasil. Editor-Chefe: Humberto Pereira. Produzido por Editora Globo, 2006. 1 DVD.

_____. **Os Tropeiros. II – A Travessia.** São Paulo, Editora Globo, (Fascículo), 14 p.

_____. **Os Tropeiros. III – A Jornada Final.** São Paulo, Editora Globo, (Fascículo), 14 p.

GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil.** São Paulo: Conquista, 1961. 267 p. Ilustrações de Renato Silva.

GOULETQUER, Pierre. De l'espace vécu aux territoires préhistoriques: science et patience de l'archéologue. **X^e Rencontres Internationales d'Archéologue et d'Histoire d'Antibes.** Archeologie et espaces. Juan-les-Pins, APDCA, p. 473-501, 1990.

GULINO, Mirta Graciela. Las Rastrilladas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.** Porto Alegre: EST, 2004^a. p. 406-414.

_____. Tropas de Carretas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul.** Porto Alegre: EST, 2004b. p. 102-107.

HERBERTS, Ana Lucia. Levantamento de Informação Oral. In: CALDARELLI, Solange Bezerra (Coord.). **Levantamento Arqueológico na Área Diretamente Afetada da UHE Pai Querê, SC/RS.** Relatório Final 02: Levantamento Arqueológico da margem direita do rio Pelotas, SC. Volume I. Florianópolis, Consórcio Pai Querê, Scientia Ambiental, jul. 2004a, p. 27-48.

_____. Levantamento Arqueológico do Reservatório – margem direita do rio Pelotas / SC. In: CALDARELLI, Solange Bezerra (Coord.). **Levantamento Arqueológico na Área Diretamente Afetada da UHE Pai Querê, SC/RS.** Relatório Final 02: Levantamento Arqueológico da margem direita do rio Pelotas, SC. Volume I.

Florianópolis, Consórcio Pai Querê, Scientia Ambiental, jul. 2004b, p. 76-201.

HILBERT, Klaus (Coord.). **Projeto de Salvamento Arqueológico na Área de Influência do Projeto CASAN. Farol de Santa Marta – Laguna/SC**. Relatório Final. Porto Alegre: PUCRS, 2001.

HODDER, Ian; ORTON, Clive. **Análisis Espacial en Arqueología**. Barcelona: Editorial Crítica, 1990. 295 p.

IAC-AZORES – Instituto Açoriano de Cultura. **Glossário**. Disponível em: <<http://www.inventario.iacultura.pt/terceira/praiavitoria/glossario.html>>. Acesso em: 22 jan. 2009.

_____. **Inventário do Patrimônio Imóvel dos Açores**. Disponível em: <<http://www.inventario.iacultura.pt/>>. Acesso em: 22 jan. 2009.

IANTT- Instituto dos Arquivos Nacionais - Torre do Tombo. **Coleção de Plantas, Mapas e Outros Documentos Iconográficos**. Catálogo. Arquivos Nacionais / Torre do Tombo. Lisboa, 1995.

ICR – Instituto Coxilha Rica. **Proposta de Criação da Área de Preservação Ambiental Coxilha Rica**. Lages, Secretária de Estado do Desenvolvimento Regional, Projetos Especiais, mai. 2007, 408 p.

INBI-SU – Inventário Nacional de Bens Imóveis Sítios Urbanos Tombados. **Glossário para orientação nos levantamentos de campo**. Compilação da equipe de Inventário de Bens Imóveis. S.l.: s.d., Departamento de Identificação e Documentação, IPHAN.

ISHIDA, Américo; TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Relatório do Levantamento nas sedes de fazendas na Coxilha Rica, Lages – SC**. S.l., ago. 2003, 147 p.

JACOBUS, André Luis; DIAS, Adriana Schmidt; THADDEU, Vera Lúcia Trommer. Projeto Arqueológico no município de Santo Antônio da Patrulha (Rio Grande do Sul). In: CONGRESO NACIONAL DE ARQUEOLOGÍA URUGUAYA, VIII, Maldonado, 1994. CONSENS, Mario; MAZZ, José María Lopez; CURBELO, María del Carmen. **Arqueología en el Uruguay: 120 años después**. Montevideo: Surcos, 1995. p. 428-431.

JACOBUS, André Luiz. Registro de Viamão: novos aportes históricos e arqueológicos. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi *et al.* (Org.). **Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995. p. 121-130.

_____. **Resgate arqueológico e histórico do Registro de Viamão (Guarda Velha, Santo Antônio da Patrulha - RS)**. 1996, 161 f. Dissertação (em História concentração: Arqueologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, Taquara, 1997.

_____. O registro de Viamão: um pedágio do século XVIII na América Portuguesa. **Revista do CEPA**, Santa Cruz do Sul, v. 22, n° 27/28, p. 63-76, jan./dez. 1998a.

_____. As pesquisas em arqueologia histórica na Bacia do Prata. **Revista do CEPA**, Santa Cruz do Sul, v. 22, n° 27/28, p. 33-62, jan./dez. 1998b.

_____. A Estrada das Tropas e seus Três Registros: vectores de relações sociais e econômicas no Brasil Colonial. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira *et al.* (Org.). **Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2000. p. 59-76.

JUILLARD, Gaëtan. La red vial andina: nuevos acercamientos metológicos. **Arqueologia Ecuatoriana**, jul. 2007. Não paginado. Disponível em: <<http://www.arqueo-ecuatoriana.ec>>. Acesso em: 12 fev. 2008.

KAISER, Jakzm. **Aventura no Caminho dos Tropeiros**. A cavalo, da Lagoa dos

patos a Sorocaba. Fotos de Werner Zotz. Florianópolis: Letras Brasileiras, 2006. 164 p. (Coleção Expedições).

KAMASE, Luciane Miwa. "Casa subterrâneas" no alto Paranapanema paulista: uma abordagem geoarqueológica. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001. p. 180.

KASHIMOTO, Emília Mariko, MARTINS, Gilson Rodolfo; SALES, Ayr Trevisanelli. Projeto arqueologia da paisagem das várzeas dos rios Ivinhema e Paraná: registro e preservação do patrimônio cultural. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XII, 2003, São Paulo. **Resumos...** São Paulo: 2003. p. 171.

KASHIMOTO, Emília Mariko. **Geoarqueologia do baixo Paranapanema: uma perspectiva geográfica de estabelecimentos humanos pré-históricos**. 1992. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - FFLCH, USP, São Paulo, 1992.

_____. **Variáveis ambientais e arqueologia do Alto Paraná**. 1998. Tese (Doutorado em Arqueologia) - FFLCH, USP, São Paulo, 1998.

KATINSKI, Julio Roberto. **Um guia para a História da Técnica no Brasil Colônia**. 2. ed. São Paulo: USP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1980.

KERN, Arno Alvarez. A Carta Internacional da Arqueologia e os critérios básicos para a intervenção em sítios arqueológicos. In: REUNIÃO CIENTÍFICA DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, VIII, 1995. Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996, vol. I. p. 17-35.

_____. Pesquisas Arqueológicas e Históricas nas Missões Jesuítico-Guaranis (1985-1995). In: KERN, Arno Alvarez (Org.). **Arqueologia Histórica Missioneira**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998. p. 11-64. (Coleção Arqueologia 6).

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanências nas Províncias do sul do Brasil**: Rio de Janeiro e Província de São Paulo: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980. 333 p. (Coleção Reconquista do Brasil, v. 15).

LACERDA, E. P. **Relatório de Escavação Arqueológica - Igreja Nossa Senhora da Piedade**. Florianópolis: FCC, 1987. (Datil.)

LANATA, José Luis. Los componentes del paisaje arqueológico. **Revista de Arqueología Americana**. México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, nº 13, p. 151-165, 1997.

LANGER, Johnni. Caminhos ancestrais. **Nossa História**, ano 2, nº. 22, p. 20-24, ago. 2005.

LARRAÑAGA, Ubaldo. Arrieros y Reseros. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p. 60-73.

LAVINA, Rodrigo. **Relatório da Escavação do Batistério da Igreja da Lagoa da Conceição - Ilha de Santa Catarina - 12/07/89**. (Mimeo.)

LEMES, Lucio; ZIMPEL NETO, Carlos Augusto ; MILDNER, Saul Eduardo Seiguer. Projeto geoarqueológico de grupos caçadores-coletores no Rincão do Inferno, Quarairis-Brasil. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XII, 2003, São Paulo. **Resumos...** São Paulo: 2003. p. 173.

LIMA, Tânia Andrade. Arqueologia Histórica: algumas considerações teóricas. **CLIO**, Recife, nº 5, p. 87-99, 1989.

- LIPO, Carl P.; HUNT, Terry L.. Mapping prehistoric statue roads on Easter Island. **Antiquity** 79. 2005, p. 158-168. Disponível em: <<http://www.anthropology.hawaii.edu/projects/rapanui/lipo&hunt%202005.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2008.
- LIZET; Bernadete; RAVIGNAN, François. **Comprendre um paysage**. Guide pratique de recherche. Paris: Institut National de la Recherche Agronomique, 1987. 147 p.
- LÖCKS, Geraldo Augusto; VARELA, Iáscara Almeida; MOREIRA, Sandro César; SARTORI, Sérgio. **Caminho das Tropas**. Caminhos, pousos e passos em Santa Catarina. Lages: Editora UNIPLAC, 2006. 106 p.
- LUZ, Aujor Ávila da. **Os Fanáticos**. Crimes e aberrações da religiosidade dos nossos caboclos. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1952.
- MATOS, Odilon Nogueira de. De S. Paulo para o Viamão. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. São Paulo, v. LXXV, p. 152-158, 1979.
- MATTOS, João Rodrigues. **Tropeirismo no Extremo Sul do Planalto de Santa Catarina**. Florianópolis: Copicenter, 2008. 71 p.
- MAZZ, José M. López; MORENO, Federica. Aspectos teórico-metodológicos del estudio del paisaje arqueológico en la Laguna Negra (Dpto. de Rocha, Uruguay). In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Anais ...** Rio de Janeiro: [s.n.], 2002. 1 CD-ROM.
- MELLO ARAUJO, Astolfo Gomes de. **Levantamento arqueológico da área do alto Taquari, estado de São Paulo, com ênfase na abordagem dos sítios líticos**. 1994. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - FFLCH, USP, São Paulo, 1994.
- MENDES, Denise. **Calçada do Lorena: O caminho de tropeiros para o comércio do açúcar paulista**. 1994. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 1994.
- MENDES, Ludmilson Abritta; GONÇALVES, Paulo Gimenez. **Os Caminhos do Mar**. Disponível em: <<http://br.geocities.com/caminhosdomar/>>. Acesso em: 14 Nov. 2008.
- MINC - Ministério da Cultura. **Relatório Cultura no Brasil 2001**. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br/relats/rel01.doc>>. Acesso em: 19 out. 2004.
- MIRANDA, Juan José García. Arrieros, troperos y llameros en el imaginario colectivo. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004a. p. 74-203.
- _____. Caminos del Inka. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004b. p. 204-207.
- _____. Sobre Rutas y Ciudades de los Arrieros. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004c. p. 384-405.
- MISSION GEOGRAPHY. Remote sensing and geoarchaeology: How do remotely sensed images help us to understand pasta cultures? **Educator's Guide**. Disponível em: <<http://www.missiongeography.org/II-4-1.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2008.
- MORAES, Iran Rosa de. Lúcio Ataíde. Entrevista. **Revista Visão**. Lages, n° 44, ano 6, jun./jul. 2008, p. 8-10.
- MORAIS, Daisy de. Arqueologia da paisagem urbana. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...**

Rio de Janeiro: 2001b. p. 164.

MORAIS, José Luis. Arqueologia e o fator Geo. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**. São Paulo, nº 9, p. 3-22, 1999.

_____. Tópicos da Arqueologia da Paisagem. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**. São Paulo, nº 10, p. 3-30, 2000.

_____. Modelo de gestão do patrimônio arqueológico: instrumentos metodológicos e conceituais da arqueologia da paisagem. **Projeto Paranapanema**. [S.l.: s.n.]. p. 1-19.

_____. Arqueologia da paisagem. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001a. p. 46.

MOREIRA, Sandro César. Caminho das Tropas – Passo do Rio dos Cachorros ao Passo do Rio Negro. In: LÖCKS, Geraldo Augusto *et al.* **Caminho das Tropas**. Caminhos, pousos e passos em Santa Catarina. Lages: Editora UNIPLAC, 2006. p. 66-103.

NORMAS de transcrição de fontes manuscritas ou impressas. Disponível em: <<http://www.diacronia.de/Normas.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2008.

NORMAS técnicas de transcrição de documentos: Normas técnicas para transcrição e edição de documentos manuscritos. Disponível em: <<http://www.aab.org.br/normtec.htm>>. Acesso em: 18 fev. 2008.

NORMAS técnicas para transcrição e edição de documentos manuscritos. Disponível em: <<http://www.portalan.arquivonacional.gov.br/Media/Transcreve.pdf>>. Acesso em: 18 fev. 2008.

OLIVEIRA, Cêurio de. **Dicionário Cartográfico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980, 448 p.

OLIVEIRA, Lizéte Dias de *et al.*. O Caminho das Tropas. In: KERN, Arno Alvarez; HILBERT, Klaus (Org.). **Arqueologia do Brasil Meridional**. Porto Alegre: PUCRS, 2002a. 1 CD-ROM. (Coleção Arqueologi@Virtual 1).

_____. Trabalhos Arqueológicos no Registro Santa Vitória. In: KERN, Arno Alvarez; HILBERT, Klaus (Org.). **Arqueologia do Brasil Meridional**. Porto Alegre: PUCRS, 2002b. 1 CD-ROM. (Coleção Arqueologi@Virtual 1).

OLIVEIRA, Lizéte Dias de. O Caminho das Tropas. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vêra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004a. p. 192-203.

_____. Resgate arqueológico no Registro de Santa Vitória. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vêra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004b. p. 692-702.

_____. **O Caminho das Tropas**. [S.l.:s.n.]. Disponível em: <<http://www.cipa.icomos.org/fileadmin/papers/olinda/99c507.pdf>>. Acesso em: 14 out. 2004.

OLIVEIRA, Lizéte Dias de; SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira. Arqueologia Histórica no Sul do Brasil: Um Breve Panorama. **Revista do CEPA**, Santa Cruz do Sul, v. 23, nº 29, p. 259-261, jan./jun. 1999.

OLIVEIRA, Mário Sérgio Celski de *et al.*. **Diagnóstico arqueológico e paleoambiental como subsídio ao zoneamento e conservação do Complexo Arqueológico Caieira: Lagoa do Saguçu, Joinville/SC**. Relatório Final. Joinville: MASJ, out. 2001.

ORSER JR., Charles E. **Introducción a la Arqueología Histórica**. Buenos Aires: Asociación Amigos del Instituto Nacional de Antropología, 2000. 111 p.

OSINAGA, Daniel José Gutiérrez. Avances en la Arqueología de Caminos Precolombinos em Bolívia Tramo: Paria-Tapacari. (Sítios asociados y características formales de construcción del camino), Bolívia. **Nuevos Aportes**, N° 3, diciembre 2005. Não paginado. Disponível em: <<http://www.arqueobolivia.com/revistas/22-45-1143147506.pdf>>. Acesso em: 24 jan. 2008.

PARELLADA, Claudia Inês. [S.l.:s.n.]. Disponível em: <<http://celepar8cta.pr.gov.br/secs/Cnoti.nsf/0/7e1336308af73d8703256cc500753923?>>. Acesso em: 26 nov. 2004.

_____. Arqueologia no Alto Vale do Ribeira, Paraná: análise por transects. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DA SAB, 1; CONGRESSO DA SAB, XIV; ENCONTRO DO IPHAN E ARQUEOLÓGOS, III, 2007, Florianópolis. **Anais ...** Erechin: Habilis, 2007. 1 CD-ROM.

PEIXER, Zilma Isabel; VARELA, Iáscara Almeida. **Inventário do Patrimônio Imaterial do Caminho das Tropas: saberes e fazeres construídos na vida e na lida do povo da Coxilha Rica/SC**. Associação Vianei de Cooperação e Intercâmbio no Trabalho, Educação, Cultura e Saúde – AVICITECS, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

PELLÉ, Stéphane. **Quelques conseils por modéliser des donnés géographiques**. Modéliser des données géographiques grâce à la méthode HBDS... 05/07/2001 Disponível em: <<http://www.ensg.ign.fr/~spelle/HBDSConseils.htm>>. Acesso em: 30 mai. 2006.

PEREIRA, Vanessa Maria (Coord.). **Instrução do Dossiê Preliminar de Tombamento dos remanescentes dos caminhos das Tropas na Região da Coxilha Rica, Lages/ SC**. Relatório Final. Florianópolis, 2007.

PIAZZA, Walter Fernando. A área arqueológica dos “Campos de Lages”. **Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas**. Resultados Preliminares do Terceiro Ano 1967-1968, Publicações Avulsas, n° 13, Vol. 3, Belém, p. 63-69, 1969.

PINA, General Luís da Câmara (Org.). **A engenharia militar no Brasil e no ultramar português antigo e moderno**. Exposição. Lisboa, 1960.

PIROT, François; SAINT-GERAND, Thierry. Du concept HBDS à la geodatabase topologique: 25 ans les séparent In: CONFERENCE FRANCOPHONE ESRI, outubro 2004, Issy-les-Moulineaux, França. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.esrifrance.fr /sig2004/communications/pirot/pirot.htm>>. Acesso em: 4 abr. 2007.

PROJETO RESGATE de Documentação Histórica Barão do Rio Branco. **Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1618 – 1823)**. Conselho Ultramarino / Brasil, Arquivo Histórico Ultramarino Instituto de Investigação Científica Tropical / Brasil. 7 CD-ROM.

_____. **Documentos manuscritos avulsos da Capitania de São Paulo (1644 – 1830)**. Conselho Ultramarino / Brasil, Arquivo Histórico Ultramarino Instituto de Investigação Científica Tropical / Brasil. 4 CD-ROM.

_____. **Documentos manuscritos avulsos da Capitania de Santa Catarina (1717-1817)**. Conselho Ultramarino / Brasil, Arquivo Histórico Ultramarino Instituto de Investigação Científica Tropical / Brasil. 1 CD-ROM.

RAISZ, Erwin. **Cartografia Geral**. Rio de Janeiro: Científica, 1969. 414 p.

RAMOS FILHO, Celso. **Coxilha Rica**. Genealogia da Família Ramos. Florianópolis: Insular, 2002. 416 p.

REIS, Maria José. **A problemática arqueológica das estruturas subterrâneas no**

- planalto catarinense**. 1980. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), USP, São Paulo, 1980.
- RIBEIRO, José Hamilton. **Os Tropeiros**. Diário da marcha. São Paulo, Globo, 2006. 175 p.
- ROCHA, Teresa. El tráfico mular desde Entre Rios y Santa Fé (1778-1810) (Caminos, Invernadas, Ferias y Resguardos). In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vêra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p. 215-237.
- RODERJAN, Roselys Vellozo. **Raízes e pioneiros do Planalto Médio**. Carazinho: Prefeitura Municipal de Carazinho, 1991.
- _____. Caminhos do Sul. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi *et al.* (Org.). **Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995a. p. 26-31.
- RODIER, Xavier. Le système d'information géographique TOTOP : TOpographie de TOurs Pré-Industriel. **Les petits Cahier d'Anatole**. N°. 04, 22/12/2000. Disponível em: <http://www.univ-tours.fr/lat/pdf/F2_4.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2007.
- RUBIN, Julio Cezar Rubin de; SILVA, Rosicler Theodoro da. Sistemas fluviais e arqueologia pré-histórica: proposta metodológica visando a uma abordagem geoarqueológica. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DA SAB, 1; CONGRESSO DA SAB, XIV; ENCONTRO DO IPHAN E ARQUEOLÓGOS, III, 2007, Florianópolis. **Anais ...** Erechin: Habilis, 2007. 1 CD-ROM.
- RUGENDAS, Johann Moritz. **O Brasil de Rugendas**. Coleção Imagens do Brasil. Vol 1. S.l.: Itatiaia, 1998. 100 aquarelas.
- RUSHEL, Ruy Ruben. Reconstituição parcial de um roteiro de 1745 (Região de "Cima da Serra" e "Vacaria"). In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi *et al.* (Org.). **Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995. p. 108-120.
- _____. Tropeirismo nos séculos XVII, XVIII, XIX e XX. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira *et al.* (Org.). **Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2000a. p. 39-44.
- SAINT-GERAND, Thierry. Comprendre pour mesurer... ou mesurer pour comprendre? HBDS: pour une approche conceptuelle de la modélisation géographique du model réel. In: GUERMOND, Yves (Direction). **Modélisations en géographie**. Déterminisme et complexités. Paris: Lavosier, Hermes Science publications, 2005, p. 261-298.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina**. Belo Horizonte: Itatiaia / São Paulo: USP, 1978, 209 p. (Col. Reconquista do Brasil).
- SALDANHA, João Darcy de Moura. **Paisagem, Lugares e Cultura Material: Uma Arqueologia Espacial nas Terras Altas do Sul do Brasil**. 2005, 176 f. Dissertação (Mestrado em História)- Faculdade de Filosofia e Ciência Humanas, PUCRS, Porto Alegre, 2005.
- SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. **Calçada do Lorena**. Disponível em: <http://paginas.terra.com.br/educacao/br_recursosminerais/c_lorena.html>. Acesso em: 14 nov. 2008
- SANTOS, Fabiano Teixeira dos. Arquitetura luso-brasileira em Lages: subsídios para o seu estudo. In: SEMINÁRIO NACIONAL E V ENCONTRO DO CONESUL SOBRE TROPEIRISMO – SENATRO, VII, 2006, Bom Jesus. 28 p. (no prelo).
- SANTOS, Lucila Maria Sgarbi *et al.* Tropeando Saudades. Relatos de experiências vividas por antigos tropeiros. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vêra

Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p. 592-600.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. 763 p.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; VIANNA, Maria Leda da Costa; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus e o tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995. 184 p.

SANTOS, Márcio. **Estradas Reais**: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001. 179 p.

_____. A rota do ouro e dos diamantes. **Nossa História**, ano 3, nº 30, p. 52-57, abr. 2006.

SANTOS, Nélvio Paulo Dutra; PRUDÊNCIO, Maria das Graças Silva; MENDONÇA, Edson Francisco. **Caminho das Tropas**. Edições Fundação Catarinense de Cultura, 1988. 21 p. (Série Memória e Patrimônio Cultural 1).

SARTORI, Sérgio (Coord. Geral). **Caminho das Tropas**. 1 DVD (51 min), color. Lages: UNIPLAC, fev. 2004.

_____. **Levantamento do Patrimônio Histórico, Ambiental e Sócio-Econômico do Caminho das Tropas – trajeto Cajuru/Passo Santa Vitória – Lages SC**. Relatório. Versão Parcial. Lages, UINPLAC, 2004.

SCHAAN, Denise Pahl; KERN, Dirce Clara e FRAZÃO, Francisco Juvenal Lima. Variações em padrões de assentamento em dois sítios arqueológicos na Ilha de Marajó: um estudo comparativo em geoarqueologia. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001. p. 179.

SCHMITZ, Pedro Ignácio; DE MASI, Marco Aurélio Nadal; VERARDI, Ivone; LAVINA, Rodrigo; JACOBUS, André Luis. Escavações arqueológicas do Pe. João Alfredo Rohr, S.J. O sítio arqueológico da Armação do Sul. **Pesquisas**, Antropologia, nº 48, São Leopoldo, p. 7-220, 1992.

SCHNEIDER, Patrícia *et al.* Sítios horticultores do Vale do Taquari/RS. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XII, 2003, São Paulo. **Anais ...** São Paulo: [s.n.], 2003. 1 CD-ROM.

SCIENTIA CONSULTORIA CIENTÍFICA. **Prospecções Arqueológicas na Igreja de Santo Antônio dos Anjos da Laguna-SC**. Relatório Final. Maio 2000.

SILVA, Adriana Fraga. **Projeto para o resgate histórico e arqueológico do Registro de Santa Vitória: levantamento histórico como suporte para salvamento arqueológico**. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XI, 2001, Rio de Janeiro. **Resumos...** Rio de Janeiro: 2001. p. 114.

_____. O Registro Santa Vitória: seu potencial histórico e arqueológico. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na Rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: Edições EST, 2004a. p. 285-288.

_____. Projeto arqueológico – espaço, sociedade e cotidiano: uma aproximação ao tropeirismo através da arqueologia. In: SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Véra Lucia Maciel (Org.). **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004b.p. 703-721.

_____. Uma proposta para o estudo da paisagem arqueológica do tropeirismo em Bom Jesus / RS. In: ENCONTRO DO NÚCLEO SUL DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, IV, Criciúma, 2004c.

_____. **Estratégias materiais e espacialidade: uma arqueologia da paisagem do**

Tropeirismo nos Campos de Cima da Serra / RS. 2006, 218 f. Dissertação (Mestrado em História concentração: História das Sociedades Ibéricas e Americanas) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS, 2006.

SILVA, Nery Luiz Auler da (Coord.). **Programa: Caminhos e Parques em Santa Catarina Introdução de Dossiê de tombamento emergencial do Caminho das Tropas na Região de Coxilha Rica (Lages/SC).** Passo Fundo, Ministério da Cultura, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 11^a Superintendência Regional IPHAN/SC, jul. 2008, 51 f.

SILVA, Nery Luiz Auler da. **Arquitetura Rural do Planalto Médio Séc. XIX.** Porto Alegre: Imprensa Livre, 2004. 239 p.

SILVA, Osvaldo Paulino da (Coord.). **Levantamento arqueológico nas áreas de implantação das PCHs Santo Cristo e Coxilha Rica.** Planalto Catarinense. Relatório Final de Pesquisa. Florianópolis, Geoarqueologia Consultoria Científica LTDA, out. 2006. 23 p.

_____. **Levantamento arqueológico na área de implantação das PCHs Itararé, Pinheiro, João Borges e Portão.** Planalto Catarinense. Projeto de Pesquisa. Florianópolis, Geoarqueologia Consultoria Científica LTDA, abr. 2006b. 13 p.

_____. **Monitoramento Arqueológico das Obras de Duplicação da Rodovia BR-101/SC. Trecho Garuva/Palhoça (Km 0,00 a Km 216,5).** Relatório de Pesquisa. Florianópolis: FAPEU/MU, mai. 1997 a mar. 1998.

_____. **Levantamento Arqueológico do Empreendimento Imobiliário Vilas do Porto.** Relatório de Pesquisa. Florianópolis, ITACONSULT Consultoria e Projetos em Arqueologia, abril 1999a.

_____. **Levantamento do Patrimônio Arqueológico na Área de Influência do Projeto Turístico Marina Tropical.** Relatório de Pesquisa. Florianópolis, ITACONSULT Consultoria e Projetos em Arqueologia, mar. 1999b.

_____. **Levantamento do Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico do Entorno da Lagoa do Peri.** Relatório de Pesquisa. Florianópolis, ITACONSULT Consultoria e Projetos em Arqueologia, mar. 1999c.

_____. **Salvamento Arqueológico dos Sítios Morro Grande 1, Morro Grande 2 e Morro Grande 3.** Relatório de Pesquisa. Florianópolis, Vega do Sul, nov. 2001.

_____. **Levantamento do Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico do Entorno da Lagoa do Peri. Revista de Arqueologia do IPHAN.** Florianópolis, p. 19-32, 2002.

_____. **Escavações Arqueológicas no Palácio – Museu Cruz e Souza.** Projeto de Complementação de Pesquisa. Florianópolis, ITACONSULT Consultoria e Projetos em Arqueologia, mar. 2003.

SILVA, Osvaldo Paulino da. **Arqueologia dos Engenhos da Ilha de Santa Catarina - Parte Sul.** Erechin: Habilis, 2007. 151 p.

SILVA, Osvaldo Paulino da; COMERLATO, Fabiana. **Prospecção Arqueológica na Nave Central da Igreja Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão da Ilha.** Relatório Final da Pesquisa. Florianópolis, set. 2000.

_____. **Prospecção Arqueológica na Nave Central da Igreja Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão da Ilha.** In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ESTUDOS IBERO-AMERICANOS, IV, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: PPGH-PUCRS, 2002. 1 CD-Rom.

SILVA, Osvaldo Paulino da; HERBERTS, Ana Lucia. **Levantamento do Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico na Área de Influência das obras de duplicação da Rodovia BR-101 –SC. Trecho Palhoça/Passo de Torres.** Relatório de Pesquisa. Florianópolis, dez. 1999.

SOUSA, Ana Cristina. **Caminhos antigos enquanto artefatos**. São Paulo, Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social. Trabalho de conclusão da disciplina “Cotidiano doméstico e cultural material do século XIX – Rio de Janeiro”, s./d.

TARAZONA, Alvaro Acevedo; BOTERO, Sebastián Martínez. El camino Quindío em el centro occidente de Colombia. La ruta, la retórica del paisaje y los proyectos de poblamiento. **Estudios Humanísticos. Historia**. N°. 4, p. 9-36, 2005.

TAUNAY, Affonso D’Escragno. **Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga**. Vol. 1. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1922.

TEIXEIRA, Amandio Luís de Almeida; CHRISTOFOLETTI, Antonio. **Sistema de Informação Geográfica**. Dicionário Ilustrado. São Paulo: Hucitec, 1997. 244 p.

TEIXEIRA, João Luiz da Cunha. A malha paralela, o software Surfer 8.0 e a arqueologia da paisagem na planície litorânea do norte capixaba. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XII, 2003, São Paulo. **Resumos...** São Paulo: 2003. p. 102.

TEIXEIRA, Simonne *et al.* Reflexões sobre os primeiros resultados do projeto “Sítios Arqueológicos: as Tradições Una e Tupi-guarani e sua inserção no espaço ambiental da Bacia do Baixo Paraíba”. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DA SAB, 1; CONGRESSO DA SAB, XIV; ENCONTRO DO IPHAN E ARQUEOLÓGOS, III, 2007, Florianópolis. **Anais ...** Erechin: Habilis, 2007. 1 CD-ROM.

TRINDADE, Jaelson Britan. **Tropeiros**. São Paulo: Editora Publicações e Comunicações Ltda, 1992. 160 p.

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina. **Levantamento Arqueológico das Margens da Rodovia BR 101 - Trecho Garuva à Palhoça**. Relatório de Pesquisa. Florianópolis: Museu Universitário, 1996.

VARANDA, Fernando. Muros de Propriedades Rurais em Mértola. In: CASELLA, Gabriella. **Gramáticas de Pedra**. Levantamento de tipologias de construção murária. Porto: Centro Regional de Artes Tradicionais, 2003. p. 266 – 269.

VELHO, Adenair Pereira; ALMEIDA, Júlio Henrique Kramer de; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; FAVERO, Marlecí de Fátima (Org.). **Tropeirismo**. Ensino Fundamental. Porto Alegre: Corag, 2008. 52 p.

VIANNA, H. **Forte Santo Antônio de Ratoles**. Relatório Final. Rio de Janeiro, nov. 1994.

VITRY, Christian. Por los Caminos del Inka. **Revista “Miradas: Artes, Ciencias y Creencias del Norte”**. Salta, n°. 13, 5 p, 1998. Disponível em: <<http://www.camdispsalta.gov.ar/ANTROPO/caminos.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2008.

_____. Camino del Inca en la Quebrada de Escoipe. **Agenda cultural del Tributo**, jan. 2001a. Disponível em: <<http://www.camdispsalta.gov.ar/ANTROPO/escoipe.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2008

_____. Camino del Inca en la Quebrada de las Conchas. **Agenda cultural del Tributo**, jan. 2001b. Disponível em: <<http://www.camdispsalta.gov.ar/ANTROPO/cafayate.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2008.

_____. Estrategias de investigación y registro de caminos arqueológicos en el Noa uma propuesta metodológica. In: ENCUESTRO ITINERÁRIOS Y RUTAS CULTURALES, 1, 2005, Buenos Aires. **Anais...** Buenos Aires: Comisión Nacional de la Manzana de Lãs Luces, Centro Internacional para la Conservación del Patrimônio,

2005, p. 321-328. 1 CD-ROM.

_____. Camino de Los Diaguitas y del Inga em escoipe. Intersecciones entre la Historia y la Arqueología. **Revista Escuela de Historia**, Faculdade de Humanidades Universidad Nacional de Salta, Argentina, v.1, n. 3, 8 p, 2004. Disponível em: <<http://www.unsa.edu.ar/histocat/revista/revista0313.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2008.

_____. Camino del Inca en Orán. s./d.a Disponível em: <<http://www.camdispsalta.gov.ar/ANTROPO/oran.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2008.

_____. Toponímia Andina: Mucho más que un nombre. s./d.b Disponível em: <<http://www.camdispsalta.gov.ar/ANTROPO/toponimia.htm>>. Acesso em: 29 jan. 2008.

WIKIPÉDIA. Desenvolvido pela Wikimedia Foundation. Desenvolvido pela Wikimedia Foundation. **Tambo**. Disponível em: <[http://es.wikipedia.org/wiki/Tambo_\(inca\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Tambo_(inca))>. Acesso em: 17 Nov. 2008.

WOFFORD, Gabe. Mapping the prehistoric statue roads on Rapa Nui using remote sensing satellite imagery. *Manoa*, 2007, p. 93-97. Disponível em: <http://www.spacegrant.hawaii.edu/reports/15_FA05-SP06/Wofford_Gabriel_FA.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2008.

ZADORA-RIO, Elisabeth. Archéologie et toponymie: le divorce. **Les petits cahiers d'Anatole**, n° 8, 2001, 17 p. Disponível em: <<http://www.univ-tours.fr/lat/pdf/F28.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2007.

ZANETTINI, Paulo Eduardo. **Calçada do Lorena**: O caminho para o mar. 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 1998.

ZARANKIN, Andre. “Tudo muda para que nada mude”. Arqueologia da Paisagem na Serra da Cantareira / São Paulo. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA, XIII, 2005, Campo Grande. **Anais ...** Campo Grande: Ed. Oeste, 2005. 1 CD-ROM.

ZATTERA, Véra Beatriz Stedile. **Gaúcho**: iconografia (séculos XIX e XX). Porto Alegre: Palotti, 1995. 180 p.

FONTES PRIMÁRIAS MANUSCRITAS

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO – AESP

DECRETO do Presidente da Província de Santa Catarina, Jozé Joaquim Machado d'Oliveira, sancionando a resolução sobre a cobrança do imposto sobre o gado vacum, cavalari e muar que passarem o Passo do Rio Canoas no município de Lages. Palácio do Governo da Província de Santa Catarina, 18 de março de 1837. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Ofícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1837, folha 4.

ESTADÍSTICA Política e Civil das estrada públicas da província de São Paulo apresentando o estado de conservação da 7 estradas principais em um mapa contendo a identificação da estrada, o início, o término, comprimento em léguas, a

direção, estado, meio para consertar e conservar e responsável. AESP, ordem CO 0864, caixa 69, Ofícios Diversos da Capital 1822 – 1825, pasta 01, documento 07, folhas 1 e 1 v.

OFÍCIO (cópia) de Thomas Jozé Moniz Coelho, Major de Brigada da Divisão da Serra a Luís Francisco Jozé de Souza Soares d' Andréa, Marechal de Campo e Presidente da Província de Santa Catarina, narrando os movimentos realizados pela Coluna da Divisão entre Rio Negro e o Registro de Santa Vitória, onde foram derrotados pelas forças rebeldes. Informa os deslocamentos, o trajeto, os pontos de acampamento, o número de homens, animais, guarnição e alimentos. Cidade do Desterro, 6 de janeiro de 1840. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Ofícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1840, folhas 5, 5 v., 6, 6 v., 7 e 7 v.

OFÍCIO de Antero José d Brito a Manoel da Fon.ca Lima e Silva, Presidente da Província de São Paulo, mencionando a abertura da estrada nos Campos Novos. Informa que esta tem sido custeada por negociantes da Vila Nova do Príncipe. Palácio do Governo de Santa Catarina, 5 de outubro de 1847. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Ofícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1847, folhas 1 e 1 v.

OFÍCIO de Felisberto Joaquim de Oliveira Cesar, Capitão Comandante ao Conde de Palma, Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo, informando que marchou da Vila de Lages no dia 03/12 para a Guarda de Santa Vitória, chegando em 06/12 e se dirige a Vila de Rio Pardo prevendo chegar até 20/12 em Viamão. Encaminha Relação dos Soldados do Corpo de Guerrilha Voluntários Reais de Curitiba, das Ordenanças e Militiais. Relacionam-se as graduações e os nomes das praças. Comunica deserções de soldados. Acampamento da Guarda de Santa Vitória, 7 de dezembro de 1817. AESP, ordem CO 0352, caixa 102, Ofícios Mogi Mirim, Goiás, Paraná, Sorocaba, Cunha, Taubaté, Araçoriguara, Iguape, Santa Catarina. 1807-1817, pasta 04, documento 35, folhas 1, 1 v. e 2.

OFÍCIO de Francisco José de Souza Soares d' Andréa a Manoel Machado Nunes, Presidente da Província de São Paulo, narrando sobre a mal sucedida expedição do Brigadeiro Francisco Xavier da Cunha, a defesa do Passo da Boa Vista e da passagem do Rio Negro, a tomada de Lages pelos rebeldes e a possível falta de gado em consequência disto. Comenta que se a Estrada de Lages fosse habitada seria mais fácil ter retomado a Villa de Lages, mas a distância de 30 léguas de deserto, custa muito levar mantimentos, e por isto tratará de fazer um bom deposito de mantimentos o mais avançado possível. Palácio do Governo de Santa Catarina, 3 de Janeiro de 1840. AESP, ordem CO 6144, caixa 20, Ofícios do Estado de Santa Catarina 1832-1891, maço 1840, folhas 1, 1 v., 2, 2 v. e 3.

RELAÇÃO de estradas de comunicação do interior da Província de São Paulo. Apresentam-se conforme as orientações geográficas. 1819-1822. AESP, ordem CO 0444, caixa 86, Departamento do Arquivo do Estado - Ordens, Legião e Tropa paga, do Dia, Ref. Guarda de Ajudantes, Casa da Pólvora, Sala de Ordens 1819-1822, livro 251, folha 60.

INSTITUTO DOS ARQUIVOS NACIONAIS – TORRE DO TOMBO

CARTA de Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, ao Conde de Oeiras, dando conta do estado em que se achava a Capitania da São Paulo. Detalha os seus feitos: expedição da Companhia de aventureiros paulistas para Viamão devido a notícias

de castelhanos na fronteira; problema de pagamento soldos avultados; etc. Santos, 30 de março de 1766. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 600, caixa 703, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7 e 7 v.

CARTA DE MERCÊ do Rei D. João V concedendo a Christovão Pereira de Abreu a soma de 45 reis de moradia por mês, 300 reis para a sua casa e 735 reis de moradia por mês de Cavaleiro fidalgo e um alqueire de cevada por dia paga pelos serviços prestados a Sua Majestade, concedendo ainda por 12 anos a metade dos direitos sobre os animais que entram em São Paulo. São Paulo, 28 de abril de 1747. IAN/TT, Fundo Registro Geral de Mercês: D. João V, livro 13, microfilme 2518, folha 473.

CARTA PATENTE da Rainha D. Maria I concedendo a Antonio Correia Pinto o título de Capitão Mor do Sertão da Curitiba da Capitania de São Paulo. Lisboa, 26 de novembro de 1779. IAN/TT, Fundo Registro Geral de Mercês: Chancelaria de D. Maria I, Livro 8 – 1780, período 1778-1799, folhas 175 e 175 v.

INFORMAÇÃO da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, informando sobre a arrematação no Rio de Janeiro dos Registros de Viamão e Santa Vitória por Manoel de Araujo Gomes pelo período de 6 anos. Comunica que foi requerido na Junta da Fazenda do Rio de Janeiro a mudança do Registro de Santa Vitória para o Rio Canoas e o direito sobre os animais criados nas fazendas entre este registro e o referido rio. Determina a ereção de um Registro no Rio Canoas para encerrar com a dúvida entre as Capitânicas de São Paulo e Rio de Janeiro e arrecadarem os direitos de passagens dos animais. Ordena que o Capitão mor faça a instalação, a inspeção do novo registro, a colocação de um destacamento de praças e a conservação dos limites da Capitania de São Paulo. São Paulo, 20 de julho de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 208 e 208 v.

INFORMAÇÃO da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, informando ter recebido notícias suas da ereção do Registro no Rio Canoas pelo Alferes Manoel Vaz Pinto, comandando um destacamento de soldados. Ordena notificar o referido Alferes para que abandone o posto no Registro e saia dos limites da Capitania de São Paulo. Ordena que conserve o Registro do Rio Canoas, que erga um quartel e nomeie o Fiel e demais pessoas para o destacamento. Estabelece a concessão de créditos aos tropeiros para pagarem as faturas na Junta e a entrega de guias pelo Inspetor, as quais deverão ser apresentadas em Curitiba e Sorocaba. São Paulo, 15 de novembro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 218, 218 v., 219, 219 v., 220 e 220 v.

INFORMAÇÃO da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, informando que a Junta da Fazenda de Viamão tem empreendido esforços para manter o Registro de São Jorge no Rio Canoas em benefício do contratador Manoel de Araujo Gomes. Comunica que a resolução desta questão está ao cargo do Rio de Janeiro. Aprova a nomeação do Fiel do novo registro, o ordenado e as munições. Paga a quantia de 579\$340 t para o transporte e municiação das Tropas que irão para o Sul. Determina que o Capitão Mor aplique o dinheiro dos produtos dos couros e outros renditos. Solicita o envio da prestação de conta dos renditos por anos e os recibos a quem pagar. Ordena ao Capitão Mor administrar os rendimentos das passagens dos Rios Pelotas e Canoas, e que o Fiel do registro novo receba as passagens do Rio Canoas. Determina tomar as providencias

instruções necessárias a boa arrecadação de ambos os rios. Informa que passarão a ordem para a arrematação do registro que ocorrerá em janeiro de 1778. São Paulo, 15 de fevereiro de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 222, 222 v., 223 e 223 v.

OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correa Pinto, Capitão Mor Regente do Sertão, ordenando que este seja diretor, fundador e administrador da nova povoação. Permite que convoque os forros, carijós e administrados para povoar as terras, estabelecendo uma povoação na paragem chamada as Lagens, situada no Sertão de Curitiba. São Paulo, 7 de agosto de 1766. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 130.

OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, informa ter recebido as cartas, nas quais Joze Custódio de Sá e Faria, Coronel e Governador do Continente de Viamão, solicita a suspensão da nova povoação. Solicita que verifique se a fundação poderá se feita nas cabeceiras do rio Canoas ou nas margens do rio Tajuy ou em outra parte, onde não perturbem. Solicita informações a respeito da chegada dos religiosos Manoel da Natividade e Thomé de Jezus. São Paulo, 7 de abril de 1767. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 138 e 138 v.

OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, informa ter recebido notícias de que alguns índios das missões invadiram o albardão da será e atravessaram o rio Pelotas. Solicita que averigüe esta informação, que tipo de índios é e qual o projeto. Caso sejam, índios bravos deve convocá-los e agregá-los. Se forem índios das missões acompanhados ou de jesuítas ou de espanhóis deve avisar para sejam enviados o que for necessário para expulsá-los. Ordena que o passo seja defendido, fortificando-o, tendo sempre vigias. São Paulo, 15 de dezembro de 1766. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 137 e 137 v.

OFÍCIO de D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, ordenando que vá adiantando a fundação da nova povoação e conserve os religiosos. Comenta que o Vigário da Vara de Viamão questionou a jurisdição eclesiástica do Sertão. Com relação ao caminho que quer abrir para o litoral solicita que aguarde as ordens. Enquanto ao impedimento das éguas e burros, expõem que ainda que prejudique o contratador, é conveniente ao estado. São Paulo, 10 de novembro de 1768. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 143.

OFÍCIO de José Alex.^e Castelão, Escrivão da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda de Porto Alegre, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lages, informando a determinação do rei de mudar a Guarda do Registro no Rio Pelotas para o Rio Canoas, onde seria o limite entre as Capitanias. Solicita que de auxílio ao Comandante da Guarda para o efetivo estabelecimento do Registro. Porto Alegre, 10 de setembro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 213 e 213 v.

OFÍCIO de José Custódio de Sá e Faria, Coronel e Governador do Continente de Viamão, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente, comunicando ter recebido ordens para não embarçar a fundação de uma nova vila. Comenta que a distancia dificulta o controle das desordens dos moradores, e solicita que impeça no passo a

passagem de soldados desertores que passam para Curitiba. São Paulo, 23 de abril de 1767. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 141 e 141 v.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lajes, informando a improbidade de mudar o Registro de Santa Vitória para o Rio Canoas, como a cobrança indevida dos Quintos sobre a produção das fazendas, pois se trata de território da Capitania de São Paulo. Ordena que não dê auxílios de nenhuma natureza aos intrusos, nem os deixem cobrar os Quintos pretendidos e exija que se retirem do novo registro e retornem para o de Santa Vitória. São Paulo, 14 de novembro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 216 e 216 v.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lajes, lamentando as ofensas recebidas do Governador de Viamão e as ameaças do Alferes Manoel Vaz Pinto a respeito do Registro do Rio Canoas. Informa estar ainda pendente a resolução de Sua Majestade a quem pertence o tributo cobrado sobre o gado vacuum, que mantém o Destacamento de Santa Vitória. Informa não ter tropa paga para enviar ao novo Registro e nem o faria diante das circunstâncias se tivesse, determinando que utilize pessoas do próprio continente e se não for possível, solicite 6 soldados auxiliares ao Comandante de Curitiba por um ou dois meses para o destacamento da referida Guarda. Aprova a permanência de 7 cavalos reiuos deixados pelas tropas que passarão para Viamão para o serviço desse registro. Ordena que não utilize os mesmo procedimentos do Comandante do Registro de Curitiba que passa bilhetes aos viandantes, ordenando que dê os seus despachos. São Paulo, 17 de fevereiro de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 224 e 224 v.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, informa que forma examinadas na Contadoria Geral a Receitas e Despesas dos Rendimentos desse Continente e que segue extrato da conta corrente. Comenta da entrega da memória ao Tenente Jose Joaquim Mariano da Silva Cezar. Comunica que segundo o saldo, é credor de 11.712 reis. Ordena que seja lançada em praça pública a arrematação dos rendimentos do distrito por 3 anos, tendo primeiramente fixado os euidtais. Menciona as perturbações feitas pelo registro intruso aos moradores da Vila e que esta questão continua na pendência da Majestade. Elogia as providências tomadas devido à praga de gafanhotos. Solicita que seja colocado um destacamento de tropas no Registro do Rio das Canoas, e que enviará um oficial e alguns soldados. Referente às roças, manda recolher todos os mantimentos e acondicionar em local apropriada para os cavalos reiúnos, e que despache para a cidade os índios. Os couros e gêneros que sobraem devem ser arrematados por maior lance. Comunica ter a Junta recebido o mapa e crédito, além do recibo de 4 cavalos. Autoriza a nomear outra pessoa de confiança para o cargo de Fiel do registro. São Paulo, 11 de julho de 1778. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 271, 271 v., 272, 272 v., 273 e 273 v.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, ordena que não deixe passar na Guarda pessoa alguma sem licença selada e rubricada para evitar as fugas ao Serviço de Sua Majestade. São Paulo, 6 de julho de 1775. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 192.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, informa pelas cartas 9/10 e 5/10 ter conhecimento que foi posto em Praça os rendimentos dos Couros e das Passagens dos Rios Pelotas e Canoas da Vila de Lages e pelos lances oferecidos nos rendimentos, foram julgados de pouco valor. Decidiram que estes deveriam ficar para a administração do ano seguinte. Das últimas contas enviadas ainda restam dúvidas que deverão ser respondidas e os devidos documentos remetidos. Referente ao municionamento dos destacamentos, as despesas foram abonada. Devido às diferenças de vencimentos, ordena que estas sejam regulas a cidade de São Paulo, mas devido a distancia da Vila de Lages e da falta de gêneros, deixa ao arbítrio do capitão mor o que for mais conveniente para a conservação dos soldados. Comunica que a guarda do Registro de São Bento da Serra da Marinha e do Registro do Rio das Pelotas devem ser mantidos e que o capitão mor defina o número de praças necessárias em cada um dos registros. Concorde que os índios não deixem a Vila de Lages sem concluir o trabalho e que também sejam empregados no desmatamento de dois matos, o que melhoraria o trânsito das tropas até o Registro de Curitiba. Informa ter resolvido manter os índios casados, desde que estes não faltem à capital. São Paulo, 21 de novembro de 1778. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 281, 281 v. e 282.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, informa ter recebido da Junta as suas contas e que assim que for possível receberá resposta. Determina que a arrecadação seja realizada em conjunto com a Câmara. Menciona estar providenciando 10 ou 12 soldados e um oficial para os 2 registros, e enquanto não chegam deve providenciar que os habitantes façam a guarnição dos mesmos. Aprova a busca de sal e vestuário em Laguna para os índios que trabalham na roça, e o alargamento do caminho do sertão, que caso a Real Fazenda não tenha como custear, só se os tropeiros fornecerem contribuição para tal finalidade. São Paulo, 2 de junho de 1779. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 283.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lajes, determinando a inspeção e reparo dos caminhos do distrito da Vila, consertando as pontes e aterros e colocando canoas ou jangadas onde houver rios. Este trabalho deverá ser realizado pelos moradores da Vila com economia e moderação e comum acordo com a Câmara. São Paulo, 10 de abril de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 232.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila das Lagens, enviando resposta a sua carta de 22/05, na qual informa ter passado na Vila de Lages o Feitor Comissário João Ferreira da Silva com dois cofres de dinheiro para o Exército. Informa ter enviado outros dois, dos quais aguarda notícias. Comunica ter mandado prender o Capitão Rebelo e seu filho, além de Antonio Tavares Miranda, Capitão Mor do Rio São Francisco para castigar por sua inconfiância. Teme que os 100 bois enviados a Ilha de Santa Catarina tenham sido pegos pelo inimigo. Ordena que não seja enviado nenhuma mantimento a ilha, e espera que a serra seja defensável, instalando a guarda de São Bento para evitar os descaminhos dos reais quintos. Comenta sobre as melhorias realizadas no caminho. Informa ter enviado portarias com as ordens na parada do dia 04/06. São Paulo, 27 de junho de 1777. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino –

Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 249 e 249 v.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, ordenando que deixe passar na Guarda algumas pessoas que concedeu o passaporte e que poderá dar passaportes aos moradores de Lages que precisem ir além do Registro. Informa sobre os consertos dos passos do caminho entre Lages e a Estiva e que as tropas já começaram a marcha para o sul. Ordena que os cabos e pessoas nomeadas que o desobedeceram sejam castigas com alguns dias de prisão. Recomenda cautela com relação a movimentação dos vizinhos, que averigüe a distância que estão as aldeias das missões e como poderiam atacá-los. Informa sobre o municiação da Guarda do Rio Canoas. Aconselha que o Capitão Mor não se preocupe com as acusações, e caso o Ouvidor de Paranaguá vá até Lages, este não tem jurisdição para culpá-lo. São Paulo, 26 de janeiro de 1776. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 202, 202 v., 203 e 203 v.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, informando ter recebido notícias suas que os castelhanos passarão tropas para as Missões do Uruguai, que pedia os Auxiliares de Curitiba estejam prontas e que mandasse munições. Informa ter mandado ordens ao Sargento Mor de Auxiliares da Comarca de Paranaguá para que tenha as companhias prontas e ao Comandante de Santos para remeter as munições solicitadas. Solicita que continue a averiguar informações a respeito de possíveis ataques a Lages e envie notícias. Informa ter recebido informações que existem somente 2 passos, um chamado Vacaria, que vai dar nas missões; e outro, no qual é preciso passar por Viamão. Avisa que mandou o Governo de Viamão dobrar o destacamento da Guarda de Santa Vitória e colocar sentinelas na entrada do mato na revolução passada. São Paulo, 11 de novembro de 1775. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 200 e 200 v.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, ordenando que se componha o caminho da Estiva ao Campo Alto para maior comodidade e melhor transito das Tropas de Sua Majestade que vão marchar para o sul. Incumbe da mesma diligencia, o Capitão Jozé dos Santos Rosa, para que faça o trecho do Campo do Tenente até a Estiva. São Paulo, 20 de julho de 1775. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 194.

OFÍCIO de Martim Lopes Lobo de Saldanha, Capitão General e Governador da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, ordena que não deixe passar na Guarda pessoa alguma sem licença selada e rubricada para evitar as fugas ao Serviço de Sua Majestade. São Paulo, 6 de julho de 1775. Desterro, 20 de abril de 1775. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folha 192.

OFÍCIO de Thomas Pinto da Silva, Secretário da Capitania de São Paulo, a Antonio Correia Pinto, Capitão Mor Regente da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes, informa as ordens recebidas do general para que os moradores mandem tirar suas sesmarias, enviando os requerimentos. O mesmo deverá ser feito com os novos a quem for concedido terras. São Paulo, 15 de junho de 1773. IAN/TT,

Fundo do Ministério do Reino – Consultas do Conselho Ultramarino, maço 323, caixa 432, folhas 178 e 178 v.

PORTARIA (Cópia) passada por Jozé Pereira Pinto, Governador da Ilha de Santa Catarina ao Alferes Antonio Jozé da Costa facilitando a entrada para o sertão da terra firme. Desterro, 5 de Janeiro de 1787. IAN/TT, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramarino, maço 600, caixa 703, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7 e 7 v.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO – AHU

CARTA (cópia) do Cristóvão Pereira de Abreu, para o (Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo), Antonio da Silva Caldeira Pimentel, em que dá conta da sua viagem, que se tem prolongado em virtude do caminho se achar intratável, “sem comodidade de pastos para as tropas”, pelo que foi preciso procurar um atalho, que vai sair aos Campos Gerais, sido bastante propício. Campos dos Pinhais, 17 de abril de 1733. Anexo 2a. AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, folhas 1, 1 v., 2 e 2 v.

CARTA do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo), António da Silva Caldeira Pimentel, para (D. João V), expondo não se dever proceder a uma sentença contra o ouvidor de Paranaguá (Pernaguá), António dos Santos Soares, vista a aprovação dos capítulos da correição que fez. Sobre a desproporção de verba para a construção de cadeia da vila de Paranaguá, em relação à empregada na cadeia de Santos, vila com comércio, riqueza e edifícios muito superiores aos da primeira, e com governador e guarnição militar. Também parece desnecessária a dita despesa na cadeia de povoação tão pequena, onde seria mais necessária uma fortaleza, guarnecida de artilharia, tirada do navio pirata que naufragou. O mesmo ouvidor, pelo dote da mulher, tem corrais de gado vacum e de criação de cavalos em a Vila da Coritiba dos quais se tira provimento mui deminuto para a Cidade de São Paulo, e Vila de sua comarca, por não haver em aquele governo outros alguns corrais e como a introdução dos gados e Cavalgaduras que pelo novo caminho entrarão dos Campos do Rio Grande de São Pedro do Sul e Nova Colônia (do Sacramento), ham de diminuir no preço dos gados e cavalo da Coritiba, este prejuízo próprio vem rebuçado com a obrigação de dar esta conta, e com o zelo de se evitarem os choques com os Tapes. Com a proibição do novo caminho, pode evitar-se estes choques, mas não se consegue a expulsão dos ditos Tapes. Seria conveniente a existência de um caminho que viesse sair à vila da Curitiba. Lisboa Ocidental, 21 de janeiro de 1735. Anexo: 2 cartas. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1058, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7, 7 v. e 8.

CARTA do negociante de gados, Cristóvão Pereira de Abreu, para o (Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo), Antonio da Silva Caldeira Pimentel, dando conta de que mandou parar tropas nos pastos que refere na cópia inclusa, que fez queimada, e que buscou os campos e ranchos dos curitibanos, e do que mais observou a cerca de o estado do caminho. Também se refere às desordens do Rio Grande e aos roubos que se têm praticado, sendo um, de 200 cavalos, praticado na Nova Colônia, o que seria evitado com uma guarda, nesta parte do Rio grande. E se houvesse um sacerdote que confessasse e dissesse missa aos moradores dessa região, concorreriam outros, e estabelecer-se-ia uma povoação que poderia ser das mais populosas desta América. Vila de Paranaguá, 14 de maio de 1734. Anexo 2. AHU_CU_023-01, cx. 10, doc. 1058, folhas 1, 1 v., 2 e 2 v.

CARTA do Ouvidor-Geral da Comarca de São Paulo, João Rodrigues Campelo, informando (D. João V) sobre a representação que tiveram os Oficiais da Câmara da Cidade de São Paulo, dizendo que o concerto do caminho que vai dessa cidade ao Cubatão, deveria ser feito pelos moradores de Santos. Diz o ouvidor que soube, por testemunho, que era justo essa representação, pois os habitantes do termo da cidade e da serra, mandavam fazer, todos os anos, o dito caminho, que era da maior conveniência para os moradores, as distribuíam pelas minas da capitania, utilizando o referido caminho, visto não haver outro. Diz ainda que os moradores da Cidade de São Paulo e os da serra não podiam suportar termo de mandar os poucos escravos que possuíam, para a construção do caminho, sendo os que menos o utilizavam a expõe que, nem mesmo obrigando os habitantes que possuem terras junto a ele, a fazerem as suas ‘testadas’, o caminho as conservaria, pelas inundações que recebia e pela continua cavalaria, conduzindo cargas que por ele passava. Por isso, parece ao ouvidor que tanto os moradores da serra como os da Vila de Santos deviam ficar aliviados, mas poderia impor-se a cada carga que as conduzisse da Vila de Santos à cidade de São Paulo, às vilas da serra ou às minas de capitania, o imposto de vinte reis, a arrematar-se a construção do caminho, de três em três anos, obrigando-se o arrematante a conservá-lo em termos de não haver queixas e de maneira que os caminhantes pudessem viajar sem incômodos nem experimentar mortandade na cavalaria, o que sucedia várias vezes, pelas ditas dificuldades do caminho, além de que esse conserto iria aumentar a Fazenda Real no que respeitava os direitos de entradas. Anexo: representação, representação (copia). São Paulo, 29 de agosto de 1742. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 14. doc. 1388, folhas 1, 1 v., 2, 3, 3 v. e 4.

CONSULTA do Conselho Ultramarino, sobre uma carta do provedor da Casa da Fundação e Quinto, da Capitania de São Paulo, Bento de Castro (Craсто) Carneiro, de 6 de Agosto de 1733 em que expõem a (D. João V) que o ex-governador (e capitão-general) da mesma capitania, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, fêz alguma despesa da Fazenda Real, quando mandou abrir o caminho do Rio Grande de São Pedro do Sul, para a vila de Curitiba; e como o mandou cobrar os direitos dos animais que passassem por esse caminho, pergunta ao mesmo monarca se há de repor na Fazenda o dinheiro gasto pelo governador, e se o restante se remeteria ao Rei, ou se incorporaria na Fazenda. Ao procurador da Fazenda parece que se devia optar pela segunda hipótese. Mandando-se por Provisão de 8 de Agosto de 1733, que o governador (e capitão-general) da capitania de São Paulo (Conde de Sarzedas, Antônio Luís de Tavora) desse o seu parecer sobre se seria conveniente conservar-se o dito caminho mandando abrir pelo seu antecessor, respondeu que lhe parecia útil a sua conservação, pelo rendimento que resultaria para a Fazenda Real. O procurador da Fazenda achou que se devia fazer justiça. Viu-se, também, a carta do ouvidor-geral da vila de Paranaguá (Pernagua) Antônio dos Santos Soares, de 8 de Novembro de 1733, em que expõem a obra que levou a efeito, iniciada pelo seu antecessor, da cadeia da vila; os capítulos de correição que deu à Câmara, e de que pediu conformação; e sobre o caminho da vila de Laguna para o ex-governador (e capitão-general) da capitania de São Paulo, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, mandou abrir, e o estado em que ele se achava. Ao procurador da Coroa parece ponder aprovarem-se os ditos capítulos da correição, e que não se devia continuar o referido caminho. Ao Conselho parece que ainda não se pode tomar a última deliberação sobre a matéria, pelo que se deve mandar examinar o caminho por um padre jesuíta matemático, dos que se acham no Brasil; como ele, irá Martinho de Mendonça de Pina, que fará as averiguações necessárias, e informará, ao mesmo tempo dando o seu parecer. Sobre esta consulta recai uma Resolução de (D. João V), determinando que vá um dos padres jesuítas, para fazer a referida diligência. Anexo: parecer, 4 cartas, certidão. Lisboa Ocidental, 5 de março de 1735.

AHU_ACL_CU_023-01, cx. 10. doc. 1061, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7, 7 v., 8, 8 v. e 9.

ITINERÁRIO da jornada do porto dos Casais e Viamão para a cidade de São Paulo, que está situado na altura de 23 graus e meio ao Sul de Viamão e 30 graus. Descreve os seguintes nos: Garavataí; dos Sinos Rolantes; das Tainhas; Camisas; das Antas; das Pelotas; das Caveiras; das Canoas; dos Cachorros; do Maroma; Correntes; Uruguai; Tapui; Negro; da Varge do Registo; Pitangui; Yapó; Iguazu ou Curitiba; Yaguariaiba; Yaguaricatu; Ytavari; Taquari; Piaí; Paranapané; Capivari; Tapitininga; Serapui; Ipané; Surucabussu; Piraibi; Petirébi; Tiete; Frande do Paraná; Tamanduati; Ananguai. S.d. AHU_CU_023-01, cx. 66, doc. 5075, folhas 1, 1 v. e 2.

OFÍCIO (Cópia) do mesmo (governador e capitão-general da capitania) de São Paulo, D. Luís (Antônio) de Souza (Botelho Mourão) para o vice-rei do Estado do Brasil, conde da Cunha (D. Antônio Alvares da Cunha), dizendo que remete um mapa, onde se vê que há dois caminhos para Viamão, um pela costa depois de desembarcar em Laguna, passando o rio Araranguá (Ararengua), outro pelo sertão que vai de Curitiba até os campos das Lages, passando pelo rio Pelotas, donde segue até Missões. Ora, isto é um perigo para as tropas de Viamão e arredores, se os inimigos se lembrassem de tomar o porto de Araranguá, ou de fazer descer das Missões, índios que impedissem a passagem do rio das Pelotas. Nomeou um capitão-mor para conjugar a parte espalhada no sertão, preparando a defesa, pelo que tem comprado pólvora e expedido ordens, apesar de haver dúvidas sobre se isto tudo virá a tempo, ou se se executará como manda. Santos, 2 de março de 1766. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 29, doc. 2644, folhas 1, 1 v., 2 e 2 v.

OFÍCIO do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) Antônio José da Franca e Horta ao tenete-coronel Manuel Gonçalves Guimarães para que este, considerado para tal, se encarregue das obras do caminho do Sertão de Curitiba para Lages arrematando aquela obra, pois ele é talvez o único que o poderá fazer com a necessária rapidez e perfeição. O governador diz tudo o que necessitar e lhe não puder ter fornecido pelo ouvidor encarregado da fiscalização daquela hora, lhe deve ser pedido, pois ele o enviará sem demora. São Paulo, 2 de agosto de 1804. AHU_ACL_CU_023, cx. 62, doc. 4755, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v. e 4.

OFÍCIO do (governador e capitão-general da capitania de São Paulo) D. Luís Antônio de Souza (Botelho Mourão, morgado de Mateus), para o (ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo), conde de Oeiras, informando das coisas mais notáveis que têm sucedido na dita capitania, depois de Dezembro de 1765. Dá conta da expedição que mandou a Viamão por ordem do vice-rei do Rio de Janeiro Dr. Antônio Álvares da Cunha, conde da Cunha, composta pro quatro Companhias de aventureiros paulistas, que embarcaram em três sumacas às ordens do sargento-mor do Rio de Janeiro, José da Silva Santos; tratada a questão que se levantou acerca da demarcação da capitania de São Paulo com a de Minas Gerais, originada pela nova descoberta de ouro que apareceu dentro dos limites da capitania de São Paulo e da qual pretendia tomar posse o governador de Minas Gerais (Luís Diogo Lobo da Silba). No entanto, afirma que os limites da capitania de São Paulo sempre foram a parte que confina com Goiás (Goyaz) e aquele em que se dividia de Minas Gerais, o rio Sapucahy (Sapocahy) que é a verdadeira fronteira que deve ter. Diz que tem trabalhado muito na arrecadação das dividas da Provedoria, fazendo logo entrar no cofre o dinheiro recebido, e evitando o mais possível todas as despesas inúteis; mandou também pagar aos soldados o ano que lhes devia, não pela forma habitual, que era entregar a quantia por junto aos almoxarifes para estes a distribuírem pelos oficiais, comandantes, mas individualmente. Cumprindo as

Ordens de (D. José I), que mandou estabelecer uma junta da Fazenda Real em São Paulo, fez passar a Provedoria e o cofre que existiam em Santos para aquela cidade. Informa ainda que os comissionários encarregados de trabalhos na obra das fortalezas da barra de Paranaguá (Pernagua) e povoação da vila, na enseada de Guaratuba, estão desanimados e pouca vontade de continuar a empresa. Espera, porém, que o sargento-mor Francisco José Monteiro os reanime. Diz ainda ter mandado fazer cartas geográficas pela necessidade que há de conhecer bem os caminhos dos sertões e as passagens e cursos dos rios, assim como tem procurado adiantar a obra que mandou fazer na Praya do Goiz e reparar a fortaleza da estacada que fica defronte da de Santo Anmaro, a qual é muito necessária para a defesa de Santos e igualmente a bateria de Bertiooga (Britioga) com uma dupla paliçada e o forte de Monserrate. Mandou o sargento-mor de Santos, a quem nomeou também sargento-mor das Companhias de Auxiliares da Marinha das Vilas do Norte, formar mais duas Companhias, uma de mulatos em São Sebastião e outra de Auxiliares na ilha dos Porvos e armas todas as portas, tanto na dita vila de São Sebastião como na de Ubatuba. Informa que o sargento-mor de Curitiba, Francisco José Monteiro, o avisou que os moradores do rio Caiapó (?) (Japô) têm observado um continuo fogo nos sertões que ficam para além daquele rio, o que o levou a dar as ordens necessárias para que se formasse uma Companhia de aventureiros, que penetrasse naquela região e averiguasse a causa de tal fogo. Desconfiava, contudo dos padres das missões. Este rio Caiapó (?) (Japô) é navegável e deságua no rio Iguaçú (Iguaçu) e Este no Paraná, que vai direto à cidade de Corrientes, cuja província é muito povoada e comunica com as aldeias de Uruguai. Também avisa que os moradores da província de Paraguai se levantaram e mataram em Cogoaty o seu governo. Os Campos das Lages são a fronteira desta capitania pelo lado sul e estendem-se até às margens do rio das Pelotas seguem-se os largos Campos da Vacaria que se estendem por muitas léguas até as missões. Por fim informa que ao chegar a Santos encontrou a maior parte dos seus moradores divididos em dois grupos, devido às controvérsias entre a Ordem Terceira e os religiosos do Carmo Calçado, seguindo-se desta desordem, além de outros inconvenientes, o de estar suspenso já oito anos o culto divino e impedidas as funções eclesiásticas. Conseguiu, porém, harmonizá-los e fazer que tudo voltasse à normalidade. Igualmente da noticia da decadência a que chegou o colégio que foi dos jesuítas e a que pretende dar remédio. Santos, 30 de março de 1766. AHU_CU_023-01, cx. 24, doc. 2294, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4, 4 v., 5, 5 v., 6, 6 v., 7, 7 v., 8, 8 v., 9, 9 v. e 10.

OFÍCIO do Brigadeiro José Custódio de Sá e Faria, para o (governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Souza Botelho Mourão), sobre quatro pontos contidos na carta do Governador. São Paulo, 17 de abril de 1773. AHU_ACL_023-01, cx. 66, doc. 5112, folhas 1, 1 v., 2, 2 v., 3, 3 v., 4 e 4 v.

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro sobre os novos caminhos abertos por mar entre São Paulo e Rio de Janeiro, facilitando a comunicação entre estas duas capitanias. Trata também da abertura por terra do pelo caminho de Viamão e de Santa Catarina, todos abertos sem maiores despesas para a Fazenda Real. São Paulo, 10 de novembro de 1775. Anexo: ofício. AHU_ACL_CU_023, cx. 6, doc. 388, folhas. 1, 1 v., 2, 3, 3 v. e 4.

OFÍCIO do Governador e Capitão General da Capitânia de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior] sobre projeto de beneficiar 30 léguas do caminho do sertão que liga a Capitânia de São Paulo ao Rio Grande. São Paulo, 4 de março de 1806. Anexos: ofício, ofício (cópia).

AHU_ACL_CU_023, cx. 27, doc. 1232, folhas. 1, 2, 3, 3 v. e 4.

RELAÇÃO (Cópia) do percurso feito pela Infantaria de Voluntários Reais da cidade de São Paulo desde esta cidade até vila Nova das Lages, passando por ponte de Cotia, Colégio, Sepetuba, Lagoa, Lambaraci posto de Itapetininga, Pesacaria, porto de Apiaí, Ribeirão Fundo, Fazenda Nova, Rio Verde, Morungaba, Jaguaraíba, Cinta, Pirai, Iapó, Corumbú, encruzilhada do Carrapato, Fazenda do Lago, Fazenda do Ferrador, Registo da Curitiba, rio dos Patos, Passaquatro, Curralinho, Pinheiro Seco, Estiva, Rodeio Grande, derradeiro Campestre, Caldeirão, Correntes, Maromas, Curitibanos, rio dos Cachorros e rio das Canoas. São Paulo, 8 de dezembro de 1775. AHU_ACL_CU_023-01, cx. 30, doc. 2716, folhas 1 e 1 v.

RELAÇÃO de vilas litorâneas desde o Rio Grande de São Pedro até a praça de Santos, feita pelo tenente de mestres de campo, David Marques Pereira por ordem do governador e capitão general da capitania de São Paulo, D. Rodrigo César de Meneses. Relacionam-se, para cada vila, os dados referentes ao número de igrejas, aos casais brancos e forrros, aos homens prontos para as armas e aos rendimentos da Fazenda Real de [São Paulo]. [Post. 1727]. AHU_ACL_CU_023, cx. 1, doc. 70, 1726-1727, folhas 1 e 2.

REQUERIMENTO do capitão-mor da vila de Lages, Antônio Correia Pinto, ao rei [D. José I] solicitando certidões sobre os assassinatos cometidos no sertão de Lages e regiões circunvizinhas. [ant. 6 de março de 1767]. AHU_ACL_CU_023, cx. 5, doc. 329, folhas 1 v. 1, 1v. e 2.

DOCUMENTOS AVULSOS E/OU PUBLICADOS

ABREU, Cristóvão Pereira de. Do Caminho que se descobriu das Campanhas do Rio Grande, e a Nova Colônia do Sacramento para a Vila de Curitiba no ano de 1727 por ordem do Governador Geral de São Paulo, Antônio da Silva Caldeira Pimentel. 3ª Prática – Dada pelo Coronel Cristóvão Pereira de Abreu, sobre o mesmo caminho ao R. P. Me. Diogo Soares. **Notícias Práticas**. Biblioteca Virtual. Laboratório de Pesquisa em Histórica Social / IFCS / UFRJ. Biblio Virt-LIPHis, 2002, 8 p. Coleção Notícias Práticas VI. Disponível em: <http://www.liphis.com/bibliovirtual/crispereira_3p.pdf>. Acesso em: 14 out. 2004.

ABREU, Cristóvão Pereira de. Notícia. Terceira Pratica. Dada pelo Coronel Cristóvão Pereira d'Abreu sobre o mesmo caminho ao R. P. M. Diogo Soares. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 69, nº. 1, 1908, 255-259 p.

CARTA DE SESMARIA de Gomes Freire de Andrade, Governador e Capitão General da Capitania do Rio de Janeiro, concedendo a Antonio Corrêa Pinto, duas léguas de comprimento por pouco mais de uma de largura, situada nos Campos de Cima da Serra. Villa do Rio Grande de S. Pedro, 21 de junho de 1754. In: Demarcação do sul do Brasil pelo Governador e Capitão General Gomes Freire de Andrada: 1752 – 1757. **Revista do Arquivo Público Mineiro**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, ano/vol. 24, número 1, 1933, p. 50-52. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/rapm/brtacervo.php?cid=679>>. Acesso em: 29/01/2009.

GUIA do imposto pago de cem mil réis pelo Tenente Pedro Ribeiro Nardes referente à passagem de 500 mulas nos rios Canoas e Marombas, na Coletoria de Lages, na Província de Santa Catarina, exportadas pelo Sr. David dos Santos Pacheco, da

Província do Sul para Província de São Paulo. Coletoria de Lages, 13 de Maio de 1842. Publicado em: TRINDADE, Jaelson Britan. **Tropeiros**. São Paulo: Editora Publicações e Comunicações Ltda, 1992, p. 83.

HAMEISTER, Martha Daison. Apresentação. **Notícias Práticas**. Biblioteca Virtual. Laboratório de Pesquisa em Histórica Social / IFCS / UFRJ. Biblio Virt-LIPHIS, 2002, p. 3-4. Coleção Notícias Práticas VI. Disponível em: <http://www.liphis.com/bibliovirtual/crisperei_ra_3p.pdf>. Acesso em: 14 out. 2004.

MATOS, Odilon Nogueira de. De S. Paulo para o Viamão. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**. São Paulo, v. LXXV, 1979, p. 152-158.

REPRESENTAÇÕES CARTOGRÁFICAS

ALMEIDA, Candido Mendes de. **Atlas do Império do Brazil compreendendo as respectivas divisões administrativas, eclesiásticas, eleitoraes e judiciárias**. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico, 1868. CIBEC, setor de obras raras.

BAPTISTA, João. **Demonstração do Caminho que vai de Viamão the a Cidade de S. Paulo**. Século XVIII [ca 1766]. 1 mapa, p&b, 52,9 x 33,6 cm. Escala: 20 léguas. AHU_CARTm_023, doc. 1208.

BULHOENS, Joze Correa Rangel de. **Mapa Plano topografico do continente do Rio Grande e da Ilha de Santa Catharina** tirado dos Planos dados em 1781 para a instrução dos Comissarios da Demarcação do Sul, dezenhado e acrescentado com varias notas instructivas sobre o mesmo Plano por Joze Correa Rangel de Bulhoens Ajudante de Infant.^{ra} com exercicio de Engnr^o. Escala: [ca. 1:1000000], Hum Grao Dividido em 18 Legoas = [10,70 cm]. - [S.l. : s.n.], 1797. - 1 mapa: gravura, p&b; 56,8 x 79,8 cm em folha de 65,7 x 92,8 cm. Disponível em: <<http://purl.pt/853>>. Acessado em: 08 jan. 2009. BNP, sala de cartografia, código C.C. 877 R.

CARTA do Sul do Império do Brazil compreendendo as Províncias Rio Grande do Sul, S^a Catarina e Paraná. Rio de Janeiro: Editores Proprietários, 1885. 1 mapa, color. AESP, Setor Iconográfico, Cód. 05.05.11.

CEPAQ - Consórcio Empresarial Pai Querê. **Folha PQ29, Ortofotocarta**, AHE Pai Querê. [S.l.]: 2003. 1 mapa, color. Escala 1:5.000.

_____. **Folha PQ29, Levantamento aerofotogramétrico**, AHE Pai Querê. [S.l.]: 2003. 1 mapa, color. Escala 1:5.000.

_____. **Folha PQ30, Ortofotocarta**, AHE Pai Querê. [S.l.]: 2003. 1 mapa, color. Escala 1:5.000.

_____. **Folha PQ30, Levantamento aerofotogramétrico**, AHE Pai Querê. [S.l.]: 2003. 1 mapa, color. Escala 1:5.000.

_____. **Folha PQ31, Ortofotocarta**, AHE Pai Querê. [S.l.]: 2003. 1 mapa, color. Escala 1:5.000.

_____. **Folha PQ31, Levantamento aerofotogramétrico**, AHE Pai Querê. [S.l.]: 2003. 1 mapa, color. Escala 1:5.000.

CÓRDOBA, Antônio Inácio Roiz de. **Planta do Continente do Rio Grande**. 1780, 1

mapa, color. In: GUIMARÃES; SCLiar, s.d. apud FRAGA, 2006, p. 79).

COSTA, Antonio Jozé da. **Planta particular da Viagem que fês da Ilha de Santa Catarina á guarda e Registro da Vila das Lagens em sima da Serra** o Alferes de Aux.^{es} Antonio Jozé da Costa em os mezes de Janeiro, Fevereiro, Março e nos de Junho, Julho e Agosto 1787, prometida pelo Governador Interino O Sargento Mór Jozé Pereira Pinto, por ordem que para iso teve do Ill^{mo} Ex^{mo} Sñr Luiz de Vasconcelo e Souza V. Rei deste Estado; cuja planta compreende desde a barra do Rio de Tajaí até á barra meridional da dita Ilha com o Certão Competente, até á mesma Vila das Lagens. 1787. 1 mapa, p&b. Escala: petipé de 20 légoas. IAN/TT, maço 600, caixa 703, Fundo do Ministério do Reino – Governo Ultramar.

DSG – Diretoria de Serviço Geográfico – Brasil. **Folha SH.22-X-A-I.** (Coxilha Grande). [S.l.]: 1973. 1 mapa, color. Escala 1:100.000.

_____. **Folha SH.22-X-A-II.** (São Sebastião do Arvoredo). [S.l.]: 1974. 1 mapa, color. Escala 1:100.000.

_____. **Folha SG-22-Z-C-V.** (Lages). [S.l.]: 1973. 1 mapa, color. Escala 1:100.000.

ELLIOTT, João Henrique. **Mappa Chorografico da Província do Paraná.** 1 mapa, color, 35 x 45 cm. [1863]. In: ADONIAS, Isa. Mapa: imagens da formação territorial brasileira. Rio de Janeiro: Fund. Emilio Odebrecht, 1993. Ilustração nº 222.

FERREIRA, João da Costa. **Carta Corographica da Capitania de S. Paulo.** 1 mapa, p&b, 1793. BMMA, setor de obras raras, código C981.41, 1622-1837, T226c, mapa nº 08.

MONTEZINHO, Antonio Roiz. **Mapa Corographico da Capitania de S. Paulo**, que por Ordem do Ilustrisimo, e Excelentissimo Senhor Bernanrdo Jozé de Lorena, Governador, e Capitão General da Mesma Capitania, levantou o Ajudante Engenheiro Antonio Roiz Montezinho, conforme suas observações feitas em 1791, e 1792. 1 mapa, p&b, 106 x 148 cm. Escala: ca. 1:1,150,000. BMMA, setor de obras raras, código C981.41, 1622-1837, T226c, mapa nº 07.

MÜLLER, Daniel Pedro. **Mappa Chrographico da Provincia de São Paulo** Desenhado por Daniel Pedro MÜLLER, Marechal reformado do corpo dos Engenheiros. Seguindo as suas observações e esclarecimentos que lhe tem sido transmitidos. Anno de 1837; Dedicado ao Il.^{mo} e Ex.^{mo} S.^{nr} Bernardo Jozé Pinto Gavião Peixoto, Presidente desta Província. Cario reconhecimento de Amizade do Compozitor. Gravé par ALENIS ORGAZZI attaché au Dépôt General de la guerre. Rue du Pót-de-Fer. S.^a Sulpice, 14. 1 mapa, p&b, 148 x 100 cm. BMMA, setor de obras raras, código C981.41, 1622-1837, T226c, mapa nº 09.

PASSO DE SANTA VITÓRIA – Lages – SC. Planta Baixa – Mangueira. Topografia e desenho: Geronimo Lima e Julio Niero. Data: 20/07/2004. Acervo: Grupo de Pesquisa Cultura e Desenvolvimento - Lages.

SOARES, Padre Diogo. **A Villa da Laguna e Barra do Taramandi na costa do Brasil e America Portuguesa** a 1.^a aos 28°29'31" a 2.^a aos 29°51'57"17 de latitud austral. 1738. 1 mapa, color. In: ALMEIDA, Andre F. de. Os Jesuítas matemáticos e os mapas da América portuguesa (1720-1748). Revista Oceanos. Lisboa: Comissão Nacional Para Comemoração dos Descobrimientos Portugueses, out/dez 1999, Nº 40, p. 79-92. Ilustração p. 89. Fotografia de Laura Castro Caldas e Paulo Cintra.

UNIPLAC – Universidade do Planalto Catarinense. **Caminho das Tropas.** Levantamento dos Corredores de Taipa – Caminho de Viamão. Projeto de Pesquisa Caminho das Tropas – Trajeto Cajuru / Passo Santa Vitória – Lages – SC. 1 mapa, color, 130 x 60 cm.

REPRESENTAÇÕES ICONOGRÁFICAS

- AIMÉE, Noel. Acampamento nas planícies de Guanambi. 1 gravura, 1845. In: GLOBO RURAL. **Os Tropeiros**. II – A Travessia. São Paulo, Editora Globo, p. 5. (Fascículo)
- CALDCLEUGH, Alexander. [sem título]. 1 gravura, 1821. In: CALDCLEUGH, Alexander. **Viajes por América del Sur**: Rio de la Plata - 1821. Buenos Aires: Solar, 1943, 259 p. 3.
- DEBRET, Jean Baptiste. Travessia do São Gonçalo para as charqueadas de Pelotas. 1 gravura, aquarela, color, c. 1820, Col. Sanrig, Porto Alegre. In: ZATTERA, Véra Beatriz Stedile. **Gaúcho**: iconografia (séculos XIX e XX). Porto Alegre: Palotti, 1995, p. 140.
- _____. Passagem de um rio vadeável. 1 gravura, aquarela, color. In: DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, tomo II, estampa 94, prancha 47.
- _____. Negros calceteiros. 1 gravura, aquarela, color, 1824. In: DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil (1816-1831)**. São Paulo: Melhoramentos, 1971, p. 61.
- _____. Acampamento noturno de Itararé. 1 gravura, aquarela, color, 1827. Col. Museu Castro Maya, Rio de Janeiro. In: DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, tomo II, estampa 73, prancha 26.
- _____. Campeiros proprietários de tropas da Província do Rio Grande do Sul. 1 gravura, aquarela, color. In: DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil (1816-1831)**. São Paulo: Melhoramentos, 1971, p. 83.
- _____. Travessia do Rio Mampituba. 1 gravura, aquarela, color. Coleção Museu Júlio de Castilhos, Porto Alegre (RS). In: COSTA et al.. **História Ilustrada do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: RBS Publicações, 2004, p. 59.
- ENDER, Thomas. Rancho unweit der Serra do Caraça. In: COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005, p. 213.
- _____. **Auf der Serra della Estrela**. 1 gravura, aquarela sobre lápis, color, 19,8 x 28,5 cm. Início do século XIX. Disponível em: <www.osvaldomorais.com/hiimagens_cidades2.htm>. Acesso em: 02 out. 2008.
- _____. Der Ranjo von Facanda dos Negros 3 Ml von arêas nach S° Paulo zu. In: COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005, p. 200.
- _____. Ansicht vom Gebirg Bey Mandioka. 1 gravura, aquarela, color, 19,5 x 28,3 cm. In: COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005, p. 135.
- KIDDER, Daniel Parish. [sem título]. 1 gravura, p&b, 1839. In: KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanências nas Províncias do sul do Brasil**: Rio de Janeiro e Província de São Paulo. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 195.
- LANDSEER, Charles. Rancho de Tropeiros. 1 Óleo sobre madeira, 45 x 60 cm, 1827. Coleção Particular, Rio de Janeiro. In: BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. **O Brasil dos viajantes**. São Paulo: Ed. Odebrecht, 1994, Vol. II, p. 47, fig. 400.
- MARANGONI, Ettore. [sem título]. 1 gravura. In: GLOBO RURAL. **Os Tropeiros**. III –

A Jorna Final. São Paulo, Editora Globo, p. 4. (Fascículo)

RUGENDAS, Johann Moritz. Repos d' une Caravanne. 1 gravura, aquarela, color, 1822/1825. In: RUGENDAS, Johann Moritz. **O Brasil de Rugendas**. Coleção Imagens do Brasil. Vol 1. S.l.: Itatiaia, 1998, pl. 19.

_____. Rio Panahyba. 1 gravura, aquarela, color, 1822/1825. In: RUGENDAS, Johann Moritz. **O Brasil de Rugendas**. Coleção Imagens do Brasil. Vol 1. S.l.: Itatiaia, 1998, pl. 16.

_____. Serra das Orguas. 1 gravura, aquarela, color, 1822/1825. In: RUGENDAS, Johann Moritz. **O Brasil de Rugendas**. Coleção Imagens do Brasil. Vol 1. S.l.: Itatiaia, 1998, pl. 15.

STEINMANN, Johann Jacob. **Caminho dos Órgãos**. Souvenirs do Rio de Janeiro. 1 águas tintas, colorida, 11,7 x 16,7 cm, ca. 1840. Gravado por Friedrich Salathé Disponível em: <<http://www.joaodorio.com/Arquivo/pix/steinmann-10.jpg>> Acesso em: 13 jan.2009.

TELES, Anamaria. [sem título]. 1 fotografia, color. In: Zero Hora. **Origens do Rio Grande**. Histórias e personagens das mais antigas cidades gaúchas. Porto Alegre, 4 dez. 1996, p. 12 (Caderno Especial).

WIED-NEUWIED, Príncipe. Zug einer beladennern Tropa. 1 gravura. Reise nach Brasilien. In: COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005, p. 201.

APÊNDICES

**APÊNDICE A - FICHA DE REGISTRO DE ESTRUTURAS FÍSICAS DO
CAMINHO DAS TROPAS**

FICHA DE REGISTRO DE ESTRURAS FÍSICAS DO CAMINHO DAS TROPAS

Informações gerais do ponto de avaliação:

Nº. do ponto: _____ Margem: () esquerda () direita () centro () não aplicado
 WPT (Way Point) nº.: _____ UTM: _____ / _____
 ME (margem de erro): _____m. Datum: _____

Descrição sumária do trecho / ponto:

Instalação na paisagem:

Orientação geográfica: () Norte () Sul () Leste () Oeste
 () Nordeste () Noroeste () Sudeste () Sudoeste
 Azimute: ____°. (graus a direita do Norte) Alitude: _____m.
 Relevo: () Encosta () Encosta superior () Meia encosta () Baixa encosta
 () Patamar em encosta () Planície () Platô () Topo de colina
 Inclinação: () Aclive () Declive ____°. Umidade: () área úmida () área seca
 Tipo de solo: () argiloso () pedregoso () _____
 Cobertura vegetal do entorno: () área aberta de campo () mata ombrófila
 () capoeira encobrindo () parcialmente encoberto com áreas abertas

Tipo de estrutura:

Estrutura física: () senda () corredor com barranco () área de corredor
 () área calçada () estrutura cercada / mangueira () área alargada
 () entroncamento () área escalonada (em degraus naturais)
 () travessia de curso de água () leito de estrada com corte de barranco
 () _____

Características físicas: () encerrado entre muros de pedra () corte de barranco
 () encerrado entre muros de pedra e cerca de arame
 () sem delimitação () delimitação física natural
 () desgaste do solo () alinhamento de pedras

Construção: () rocha natural (disforme) () rocha talhada (angulosa)
 () empedrado (calçado por rochas selecionadas e ajustadas uma as outras)
 () outra: _____

Sistema de drenagem: () vala perpendicular () vala paralela () dreno () outra:

Forma: () quadrangular () retangular () circular () forma complexa () disforme

() outra: _____

Entroncamento de ramal: () perpendicular (ângulo reto) () ângulo agudo

Descrição do sistema construtivo: _____

Toponímia: _____

Dimensões máximas:

Largura do caminho: _____m. Profundidade do caminho: _____m.

Altura da taipa: _____m. Largura da taipa: superior _____m.

inferior _____m.

Conservação do caminho / estrutura:

Estado de conservação: () Conservado () Parcialmente conservado () Destruído
() Desaparecido

Fatores de destruição: () natural () vandalismo () erosão pluvial () reutilização

() construção de estrada () uso em outra obra

() outra _____

Observações:

Registro fotográfico:

Fotos realizadas: sequência: _____ quantidade: _____

Autor: _____

Registro da ficha:

Data do registro: ___/___/____

Responsável: _____

**APÊNDICE B - RELAÇÃO DOS PONTOS AVALIADOS NOS TRECHOS
ANALISADOS**

PONTOS AVALIADOS NO TRECHO A

Pt.	UTM	Alt.	Margem	Características
01	549139 / 6857019	695		Margem do rio, área escalonada.
02	549123 / 6857038	710		Senda estreita com acúmulo de rochas em forma de "muro".
03	549130 / 6857050	720		Senda estreita com acúmulo de rochas em forma de "muro".
04	549149 / 6857051	725		Senda estreita com área calçada.
05	549147 / 6857062	732		Senda estreita com barranco.
06	549087 / 6857088	738		Senda estreita com barranco.
07	549085 / 6857136	738	Direita	Início de corredor - margem direita.
08	549080 / 6857155	738		Início de corredor - margem esquerda.
09	549122 / 6857151	742	Direita	Interrupção do corredor - margem direita.
10	549121 / 6857171	742		Interrupção do corredor - margem esquerda.
11	549123 / 6857166	745	Direita	Reinício do corredor - margem direita.
12	549138 / 6857183	744		Reinício do corredor - margem esquerda.
13	549213 / 6857193	758	Direita	Final do corredor - margem direita.
14	549224 / 6857220	760		Final do corredor - margem esquerda.
15	549263 / 6857231	765	Direita	Início de muro de taipa - margem direita.
16	549324 / 6857269	775	Direita	Final de muro de taipa - margem direita.
17	549399 / 6857321	790		Dois sendas e amontoado de pedras.
18	549529 / 6857419	820		Senda rasa e larga.
19	549615 / 6857506	835		Final da senda. Clareira
20	549636 / 6857621	855	Direita	Senda estreita e rasa, com corte de barranco à esquerda e amontoado de pedras alinhadas com cerca de arame farpado à direita.
21	549647 / 6857688	870		Senda estreita e profunda com barranco em ambas as laterais.
22	549668 / 6857739	885		Curva fechada com taipa de pedra.
23	549603 / 6857774	906		Muro de taipa à esquerda, dois alinhamentos de pedras e dois cortes de barranco
24	549593 / 6857545	845		Senda profunda com barranco em ambas as laterais.
25	549559 / 6857578	853		Curva em ângulo reto e senda profunda.
26	549590 / 6857620	870	Direita	Leito de estrada com barranco à esquerda e alinhamento de pedras à direita.
27	549617 / 6857676	880		Alinhamento de pedras transversal ao leito da estrada, provável muro de contenção.
28	549604 / 6857646	895	Direita	Leito de estrada com barranco à esquerda e muro de taipa de pedra à direita.
29	549587 / 6857926	915		Leito de estrada entre corte de barranco.
30	549601 / 6858006	920	Direita	Leito de estrada com corte de barranco à esquerda e muro de arrimo à direita.
31	549555 / 6858089	920	Direita	Leito de estrada em área úmida com corte de barranco à esquerda e alinhamento de pedras à direita.
32	549410 / 6858218	915	Direita	Leito de estrada em área seca com corte de barranco à esquerda e alinhamento de pedras à direita.

33	549363 / 6858285	915	Direita	Leito de estrada em área úmida com corte de barranco à esquerda e alinhamento de pedras à direita.
34	549332 / 6858362	918		Início de taipa de pedra com cerca de arame.
35	549305 / 6858420	918		Início do corredor de taipa e a estrada municipal.
36	549251 / 6858521	915	Direita	Fim do trecho de taipa de pedra.
37	549293 / 6858440	918	Esquerda	Início de taipa de pedra.
38	549080 / 6858576	920	Esquerda	Interrupção do muro – moradia.
39	548856 / 6858798	922	Esquerda	Interrupção do muro para acesso a propriedade.
40	548979 / 6858819	922	Direita	Início de taipa de pedra.
41	548984 / 6858868	920	Direita	Fim do trecho de taipa de pedra.
42	548985 / 6858989	915	Direita	Taipa de pedra com muro perpendicular.
43	548957 / 6858820	920	Esquerda	Taipa de pedra com muro perpendicular.
44	548960 / 6858919	915	Esquerda	Taipa de pedra com muro perpendicular.
45	548961 / 6859019	915	Esquerda	Fim do trecho de taipa de pedra.
46	548972 / 6859107	920	Direita	Interrupção do muro – porteira.
47	548927 / 5859191	930	Esquerda	Início de taipa de pedra.
48	548949 / 6859583	955	Esquerda	Interrupção do muro – porteira antiga.
49	548965 / 6859615	956	Esquerda	Taipa de pedra com muro perpendicular.
50	549114 / 6859849	964	Esquerda	Corredor com blocos de pedras em placas.
51	549140 / 6859887	968	Direita	Taipa de pedra com muro perpendicular.
52	549155 / 6859945	968	Direita	Taipa de pedra com muro perpendicular.
53	548910 / 6858764	921	Esquerda	Interrupção do muro – porteira antiga.
54	549160 / 6860166	968	Esquerda	Sistema de drenagem – valas perpendiculares.
55	549155 / 6860273	967	Esquerda	Sistema de drenagem – dreno.
56	549193 / 6860543	968	Esquerda	Interrupção do muro – porteira.
57	549217 / 6860541	968	Direita	Interrupção do muro para acesso a propriedade.
58	549229 / 6860561	968	Direita	Taipa de pedra com cerca de arame na perpendicular.
59	549202 / 6860550	968	Esquerda	Taipa de pedra com muro perpendicular.
60	549231 / 6860649	970	Esquerda	Taipa de pedra com cerca de arame na perpendicular
61	549309 / 6860814	975	Direita	Fim do trecho de taipa de pedra com cerca de arame farpado.
62	549285 / 6860819	975	Esquerda	Taipa soterrada na margem interna do corredor.
63	549294 / 6860827	976	Esquerda	Interrupção do muro para acesso a caminho abandonado.
64	549350 / 6860910	980	Esquerda	Taipa soterrada na margem interna do corredor. Trecho de muro com cerca de arame.
65	549341 / 6861048	985	Esquerda	Taipa soterrada na margem interna do corredor. Trecho de muro com cerca de arame.
66	549334 / 6861081	988	Esquerda	Taipa em elevação.
67	549325 / 6861120	990	Esquerda	Interrupção do muro – porteira.
68	549296 / 6861242	998	Esquerda	Taipa de pedra com cerca de arame na perpendicular
69	549249 / 6861422	1037	Esquerda	Taipa de pedra com cerca de arame na

				perpendicular.
70	549255 / 6861461	1019	Esquerda	Interrupção do muro – porteira.
71	549257 / 6861469	1016	Esquerda	Taipa de pedra com cerca de arame na perpendicular.
72	549210 / 6861453	1020	Esquerda	Taipa de pedra com cerca de arame na perpendicular.
73	549255 / 6861500	1020	Esquerda	Interrupção no muro - moradia
74	549253 / 6861509	1019	Esquerda	Reinício do muro do caminho.
75	549248 / 6861509	1024	Esquerda	Taipa de pedra com muro na perpendicular.
76	549212 / 6861517	1021	Esquerda	Alteração do traçado do muro. Base do muro original.
77	549223 / 6861586	1016	Esquerda	Fim da base da taipa do muro original
78	549227 / 6861628	1017	Esquerda	Taipa de pedra com muro na perpendicular. Cemitério do Faxinal.
79	549279 / 6861640	1018	Esquerda	Taipa de pedra com muro na perpendicular. Cemitério do Faxinal.
80	549237 / 6861631	1018	Esquerda	Interrupção no muro – portão do Cemitério do Faxinal.
81	549290 / 6861713	1015	Esquerda	Taipa de pedra com muro na perpendicular.
82	549310 / 6861734	1010	Esquerda	Taipa de pedra com cerca de arame na perpendicular e interrupção do muro – porteira.
83	549282 / 6861786	1015	Esquerda	Taipa de pedra com cerca de arame na perpendicular.
84	549355 / 6861974	1010	Esquerda	Base de taipa de pedra oblíqua.
85	549377 / 6861986	1014	Direita	Reinício de muro de taipa de pedra.
86	549378 / 6862165	1000	Centro	Área de alargamento do corredor.
87	549401 / 6862160	1000	Direita	Fim do muro da taipa.
88	549471 / 6862191	1000	Direita	Reinício de muro de taipa de pedra com cerca de arame farpado.
89	549421 / 6862242	1001	Esquerda	Interrupção no muro – porteira.
90	549595 / 6862258	985	Direita	Taipa de pedra com cerca de arame na oblíqua.
91	549660 / 6862321	988	Esquerda	Fim do muro da taipa.
92	549672 / 6862325	986	Direita	Interrupção no muro – travessia de curso de água.
93	549712 / 6862372	964	Direita	Interrupção no muro – porteira.
94	549643 / 6862352	979	Esquerda	Reinício de muro de taipa de pedra.
103	550337 / 6862926	1080	Direita	Interrupção na taipa – cruzamento de estrada.
104	550439 / 6863306	1036	Direita	Fim de trecho de taipa.
105	550509 / 6863418	1000	Direita	Reinício do trecho de taipa.
106	550831 / 6863746	1010	Esquerda	Reinício da taipa e vértice com muro na perpendicular.
107	550920 / 6863848	995	Esquerda	Interrupção na taipa – porteira.
108	550999 / 6863894	1016	Direita	Corredor com muro e cerca de arame farpado perpendicular.
109	551005 / 6863912	1010	Direita	Alargamento e modificação do corredor
110	551132 / 6864072	1056	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
111	551139 / 6864146	980	Esquerda	Início da taipa sem cerca de arame.
112	551266 / 6864244	997	Direita	Início da taipa, cerca de arame entre o muro e a estrada.
113	551262 / 6864337	921	Direita	Corredor com muro perpendicular.

114	551305 / 6864418	975	Esquerda	Reconstrução de taipa.
115	551376 / 6864698	960	Esquerda	Fim de trecho de taipa e travessia de curso de água.
116	551368 / 6864717	893	Direita	Travessia do arroio Carazinho e taipa perpendicular a estrada costeando o arroio.
117	551329 / 6864818	901	Direita	Início de muro de taipa com vértice.
118	551269 / 6864895	961	Esquerda	Início de muro de taipa.
119	551221 / 6864974	960	Esquerda	Fim de trecho de taipa.
120	551238 / 6864995	967	Esquerda	Início de muro de taipa.
121	551316 / 6865080	978	Direita	Trecho de taipa com cerca de arame.
122	551277 / 6865138	956	Esquerda	Interrupção na taipa – porteira.
123	551355 / 6865185	963	Esquerda	Fim de trecho de taipa e travessia de curso de água.
124	551393 / 6865142	972	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
125	551332 / 6865144	950	Centro	Travessia do arroio Cará.
126	551437 / 6865168	945	Direita	Início taipa após o arroio Cará.
127	551408 / 6865184	952	Direita	Vértice e taipa com cerca de arame.
128	551362 / 6865210	958	Esquerda	Início taipa após o arroio Cará.
129	551386 / 6865221	953	Esquerda	Trecho de taipa com cerca de arame.
130	551321 / 6865434	934	Centro	Curva fechada.
131	551411 / 6865432	983	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
132	551424 / 6865433	1017	Centro	Curva fechada.
133	551417 / 6865462	998	Esquerda	Desvio da taipa.
134	551460 / 6865561	1000	Esquerda	Interrupção na taipa – porteira.
135	551518 / 6865594	1000	Esquerda	Cerca de arame na perpendicular.
136	551618 / 6865651	1042	Direita	Sistema de drenagem.
137	551609 / 6865654	998	Esquerda	Sistema de drenagem.
138	551801 / 6865771	1041	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
139	551774 / 6865803	1011	Esquerda	Interrupção na taipa – porteira.
140	551801 / 6865798	1000	Esquerda	Cerca de arame na perpendicular.
141	551998 / 6865914	1014	Esquerda	Fim de trecho de taipa com cerca de arame.
142	552063 / 6866093	1019	Esquerda	Interrupção na taipa – porteira.
143	552116 / 6866127	1004	Direita	Sistema de drenagem.
144	552108 / 6866163	1029	Esquerda	Interrupção na taipa.
145	552111 / 6866149	1000	Direita	Cerca de arame e porteira na perpendicular.
146	552153 / 6866495	1070	Direita	Sistema de drenagem.
147	552190 / 6866557	1071	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
148	552180 / 6866697	1053	Esquerda	Fim de trecho de taipa.
149	552194 / 6866736	1048	Esquerda	Reinício de trecho de taipa.
150	552207 / 6866748	1044	Esquerda	Trecho com desvio de taipa.
151	552311 / 6866849	1064	Direita	Cerca de arame e porteira na perpendicular.
152	552526 / 6866679	1063	Direita	Sistema de drenagem.
153	552575 / 6867015	1055	Direita	Cerca de arame na oblíqua.
154	552644 / 6867176	1034	Esquerda	Início de trecho com desvio de taipa.
155	552624 / 6867216	1029	Esquerda	Fim de trecho com desvio de taipa.
156	552629 / 6867346	1071	Direita	Cerca de arame na perpendicular.
157	552598 / 6867380	1015	Esquerda	Início de trecho de taipa soterrada.
158	552602 / 6867422	1000	Esquerda	Fim de trecho de taipa soterrada.
159	552593 / 6867420	1015	Esquerda	Sistema de drenagem.
160	552630 / 6867618	1016	Direita	Cerca de arame e porteira na perpendicular.

161	552625 / 6867689	989	Esquerda	Sistema de drenagem.
162	552498 / 6867961	1000	Esquerda	Interrupção – acesso.
163	552507 / 6868047	1000	Centro	Área alargada.
164	552444 / 6868058	1010	Esquerda	Interrupção – porteira.
165	552457 / 6868093	1000	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
166	552503 / 6868179	980	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.

PONTOS AVALIADOS NO TRECHO B

Pt.	UTM	Alt.	Margem	Características
01	553977 / 6871088	1004	Direita	Início de taipa junto ao trecho A.
02	553967 / 6871069	1028	Esquerda	Início de taipa junto ao trecho A.
03	553799 / 6871191	1008	Direita	Interrupção – porteira.
04	553470 / 6871606	964	Direita	Sistema de drenagem – dreno.
05	553455 / 6871594	1005	Esquerda	Sistema de drenagem – dreno.
06	553439 / 6871625	1000	Centro	Senda com erosão.
07	553408 / 6871658	995	Esquerda	Sistema de drenagem – dreno.
08	553408 / 6871667	991	Esquerda	Sistema de drenagem – dreno.
09	553410 / 6871689	996	Esquerda	Cerca de arame na perpendicular.
10	553407 / 6872371	960	Centro	Área alargada.
11	553356 / 6872441	955	Esquerda	Fim da taipa a beira do rio.
12	553546 / 6872474	1029	Direita	Fim da taipa a beira do rio.
13	553612 / 6872626	960	Direita	Início da taipa a beira do rio.
14	553129 / 6872593	967	Esquerda	Início da taipa a beira de um afluente do rio.
15	553082 / 6872655	980	Centro	Senda no interior do corredor.
16	552970 / 6872691	990	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
17	552685 / 6873283	995	Direita	Sistema de drenagem – interrupção na taipa.
18	552465 / 6873474	1000	Esquerda	Sistema de drenagem – interrupção na taipa.
19	552430 / 6873528	1085	Direita	Sistema de drenagem – desvio da taipa.
20	551973 / 6874025	1050	Centro	Cerca de arame no interior do corredor.
21	551956 / 6874058	1094	Direita	Fim da taipa no entroncamento com a estrada municipal.
22	551938 / 6874054	1049	Esquerda	Fim da taipa no entroncamento com a estrada municipal.

PONTOS AVALIADOS NO TRECHO C

Pt.	UTM	Alt.	Margem	Características
01	556070 / 6874953	978	Direita	Início da taipa na estrada municipal.
02	556051 / 6874944	1035	Esquerda	Início da taipa na estrada municipal e muro de taipa na perpendicular.
03	556051 / 6874969	1030	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
04	556023 / 6875033	1020	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
05	556031 / 6875039	1020	Centro	Muro de arrimo de base de ponte e local de travessia de córrego.
06	556013 / 6875113	1038	Centro	Senda profunda no corredor.
07	555991 / 6875133	1037	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
08	556000 / 6875169	1038	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
09	556019 / 6875162	1024	Direita	Fim de trecho de base de muro.
10	556028 / 6875211	1029	Direita	Reinício de trecho de base de muro.
11	556024 / 6875233	1034	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
12	556055 / 6875297	1050	Direita	Muro de taipa na perpendicular.
13	556057 / 6875320	1052	Direita	Muro de taipa na perpendicular.
14	556014 / 6875438	1050	Direita	Fim do trecho de base de taipa.
15	556007 / 6875500	1059	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
16	555953 / 6875772	1026	Direita	Sistema de drenagem – dois drenos.
17	555903 / 6876170	1040	Centro	Curva com alargamento de corredor e sendas com amontoamento de rochas.
18	555895 / 6876334	1017	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
19	555917 / 6876466	1005	Esquerda	Muro de taipa na perpendicular.
20	555978 / 6876497	995	Centro	Cerca de arame na perpendicular no interior do corredor.
21	555976 / 6876491	990	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
22	555984 / 6876495	990	Direita	Muro de taipa na oblíqua.
23	555962 / 6876564	988	Esquerda	Interrupção na taipa – porteira e desvio.
24	555991 / 6876580	980	Direita	Início de trecho de base de taipa.
25	555990 / 6876634	980	Direita	Fim do trecho de base de taipa.
26	555968 / 6876608	980	Esquerda	Fim do trecho de base de taipa.
27	556005 / 6876693	964	Direita	Fim do trecho de corredor.

PONTOS AVALIADOS NO TRECHO D

Pt.	UTM	Alt.	Margem	Características
01	549052 / 6876163	997	Não aplicado	Início da taipa em estrada de acesso a fazenda.
02	549130 / 6876896	990	Esquerda	Início da taipa do corredor e vértice em ângulo reto.
03	549156 / 6876895	986	Direita	Início da taipa do corredor e porteira.
04	549159 / 6877171	985	Direita	Cerca de arame na perpendicular do corredor.
05	549121 / 6877457	980	Direita	Cerca de arame na perpendicular do corredor.
06	549122 / 6877475	985	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
07	548968 / 6877514	966	Esquerda	Base da taipa.
08	548926 / 6877530	960	Esquerda	Reinicia taipa em elevação.
09	548865 / 6877568	940	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
10	548838 / 6877572	935	Centro	Muro de taipa perpendicular no interior do corredor.
11	548834 / 6877564	935	Esquerda	Taipa reconstruída
12	548677 / 6877612	930	Direita	Interrupção na taipa – mata burro e porteira.
13	548659 / 6877586	937	Esquerda	Reinício de taipa original.
14	548507 / 6877612	925	Direita	Interrupção na taipa – travessia de córrego.
15	548480 / 6877616	929	Esquerda	Interrupção na taipa – travessia de córrego e acesso a fazenda.
16	548439 / 6877690	935	Esquerda	Interrupção na taipa – porteira.
17	548375 / 6877787	922	Esquerda	Travessia de córrego.
18	548394 / 6877793	920	Direita	Muro de taipa parcialmente soterrada.
19	548529 / 6878019	920	Direita	Interrupção na taipa – porteira.
20	548534 / 6878096	931	Esquerda	Sistema de drenagem – dreno.
21	548560 / 6878084	922	Direita	Sistema de drenagem – dois drenos.
22	548577 / 6878486	904	Direita	Sistema de drenagem – dreno.
23	548462 / 6879131	880	Direita	Taipa com cerca de arame farpado.
24	548421 / 6879191	889	Esquerda	Fim de taipa junto à estrada municipal.
25	54843 / 6879226	889	Direita	Fim de taipa junto à estrada municipal.
26	548405 / 6879302	880	Não aplicado	Travessia do rio Pelotinhas.

ANEXOS

ANEXO A – DOCUMENTO: “PROJETO DE BENEFICIAMENTO DE 30 LÉGUAS DO CAMINHO DO SERTÃO QUE HA NA ESTRADA QUE SEGUE DESTA CAPITANIA PARA O RIO GRANDE”

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO – AHU

Documentos Manuscritos Avulsos da Capitania de São Paulo – 1644-1830

Grupo de arquivos: Administração central - ACL

Fundo: Conselho Ultramarino – CU

Série: 023

Caixa: 27

Documento: 1232

Folhas: 1, 1 v., 2, 2 v. e 3

Transcrição: Julia Massucheti Tomasi

Revisão: Ana Lucia Herberts

Data: 20/08/2008

Ortografia original

OFÍCIO do Governador e Capitão General da Capitânia de São Paulo, Antônio José da Franca e Horta, ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior] sobre projeto de beneficiar 30 léguas do caminho do sertão que liga a Capitânia de São Paulo ao Rio Grande. São Paulo, 4 de março de 1806. Anexos: ofício, ofício (cópia).

[fl. 1] Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr'

Nesta ocasião escrevo ao Ex.^{mo} / Senhor Luiz de Vasconcelos sobre o projeto que tenho formado de beneficiar / 30 Legoas do Caminho do Sertão que ha na Estrada que segue desta Capi- / tania para o Rio Grande; Obra, e Servisso o mais importante que pode em- / prender para augmeto das Rendas Reaes de S. A., e Comodidade / Geral do Publico, como espero V Ex.^{ca} conceitue a vista das razoens que exponho / na Copia junta.

Deos Guarde a V Ex.^{ca} S. Paulo 4 de Março de 1806 ./.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr' Visconde de Anadia

Antonio Joze da Franca, e Horta

[fl. 2] Anno de 1806 / N.º 11 2.^a V.^a

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor.

Nesta ocasião escrevo ao Ex.^{mo} Snr. / Luiz de Vasconcellos e Souza sobre o projecto que tenho formado de benefi- / ciar 30 Legoas de Caminho do Sertão que há na Estrada que segue desta / Capitânia para o Rio Grande: obra, e serviço o mais importante que / pode emprehender-se para augmento das Rendas Reaes de

Sua / Alteza, e Commodidade geral do Publico, como espero V. Ex.^a concei- / tõe a Vista das razoens que exponho na Copia junta.

Deos Guarde a V. Ex.^{ca} S.^m Paulo 4 de Março de / 1806 ./.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr' Visconde de Anadia

Antonio Joze de Franca, e Horta

[fl. 3] Copia

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr'. Estendendo continuamente as minhas vistas a tudo q.^{to} / directa, ou indirẽtamente pode prosperizar a Agricultura, Comercio, e Navegaõõ desta / Capitania, não há obstaculo, ou deficuldade, q. eu sem uzar de Constrangimento deixe de / providenciar, e remover por todos os meios q. me são possiveis, podendo felizmente glo- / riarme de haver ja concluido no meu tempo muitas obras de Conhecida utilidade / para o Publico, e para o Estado. A factura, e Concertos das Es- / tradas, q. tanta atençaõ mereceu sempre as Naçoens Cultas, hé hum dos objectos q. / mais asiduamente me tem occupado, a fim de facilitar o transporte dos Effeitos do / interior para a Marinha, bem como as Mercadorias q. entrãõ da Marinha p.^a / o interior, e posso segurar a V. Ex.^{ca} q. nunca servirãõ no Estado em q. actualmente / se achãõ, os Caminhos q. seguem desta Capital para a Villa de Santos, para a de Itú, / e para a Cidade do Rio de Janeiro, q. são os mais concideraveis, pela sua maior, e mais / importante frequencia. Não acontece assim com a Estrada que há / desta Capitania p.^a o Continente do Rio Grande, Estrada tão interessante ao Pu- / blico como a S. A. R., pois basta dizer-se q. p.^r ella passãõ annualmente tantos / Mil Animaes Vacuns, Mulares, e Cavallares q. só o Contrato dos Meios Direitos / q. pagãõ na Villa de Coritiba / porque a outra metade a percebem os Herdeiros da / Caza Doadã / foi arematado este ultimo triennio por 39:500\$000 r.^s, sendo isto a bem / dizer nada em comparaçaõ do q. os mesmo Animaes vão pagar, entrando para as / Capitancias de Minas Geraes, Goyaz, e Matto Grosso. Nesta Estrada / q. só da Villa de Coritiba até a Serra de Viamãõ se contãõ 160 legoas de maus Caminhos, / há sobre tudo hum Sertãõ de Mattos Geraes q. pouco excede a 30 legoas, situado entre / a Freguezia de Santo Antonio da Lapa, e a Villa das Lages na estrema desta Capitania, / em cujo Sertãõ pelos maus passos q. tem, e passagens de Rios se calcula morrerem todos / os annos a metade dos Animaes q. nelle entrarãõ, em consequencia do q. vem S. A. R. a / perder a metade dos Direitos q. delles perceberia, sem fallar no prejuizo q. exprimentãõ / os Condutores destas Tropas, muitos dos quaes ficãõ perdidos sem recurso, não chegando / a tirar do mesmo Sertãõ Animaes vivos com q. paguem as despesas do

Costeio q. até ali / tem feito. A continuada série destas perdas, faz q. o Povo Clame, e re- / queira a factura de huma Estrada, q. hé unica, desde o restabelecimento deste Governo até / o prezente. Sei q. muitos dos Meus predecessores, conhecendo a sua importan- / cia se propuzerão a factura desta obra maz pensando no grande dispendio q. exigia nos / muitos Artigos q. primeito se devem prontificar, e sobre tudo no tempo q. levaria a comple- / tarse todos elles dezistirão desta empreza, pelo poucos ajustado principio de não trabalha- / rem hum para gloria de outros. Eu porem q. só cuido em preencher os me- / us deveres e ter a satisfação de q. no meu tempo não deixei de promover tudo aquillo q. pode / concorrer p.^a augmentar os Reaes interesses, havendo desde o principio do meu Governo dado / ouvidos a quantas propoziçoens se me fizerão tendentes a beneficiar o dito Caminho, tenho fi- / nalmente concebido o projecto da sua execução, de modo tal, q. a Real Fazenda de S. A. / não venha a dispender coiza alguma em tão interessantissima obra. Eu vou expor / a V Ex.^{ca} o resultado das minhas diligencias. Sabendo q. na Conformida- / de da Provizão de 9 de Mayo de 1747 Documento N.º 1.º, tem a Caza Doadada o- / brigaçãõ de Concorrer com a metade de toda a Despeza q. se fizer a beneficio dos Meios / [fl. 3 v.] dos Meios Direitos q. percebe da passagem dos Animaes naquelle Registo, propuz / este objecto em Junta, já com o dizignio de ser ella quem tome Conhecimento da execu- / ção desta grande obra, e Condordando todos em q. de facto assim devia ser pelo proveito / q. igualmente lhe vem a resultar, entrei a ver por todos os modos como grangearia / o animo dos Negocios, e Tropeiros p.^a a outra a metade v.^{to} q do seu p.^{ar} interêsse hera nascido / o impenho, e a eficacia com q. solicitavão a factura ao dito Caminho.

Para bem me segurar das suas disposiçoens. Ordenei Officialmente ao Ouvidor de / Paranaguá Documento N.º 2º, puzesse em Praça a factura do mencionado Cami- / nho, declarando a formalidade, com q. devia ser feito, e suposto não houvesse pessoa / q. se abalançasse a arematala, Documento N.º 3.º, o q. eu mais queria sucedeu, porq / alvoraçado o Povo com a Rezoluçãõ q. eu mostrava, se inflamou, e passárão os principa- / es a fazer p.^a a dita obra o Voluntario offerencimento q. mostra o seu assignado Docum.^{to} / N.º 4.º com o qual me enviou a Camera da Villa de Coritiba a Representaçãõ N.º 5.º

Ora como em todo aquelle Destricto apenas se acha o Tenente Coronel / Manoel Gonçalves Guimaraes, q. seja capaz de dezempenhar a execução desta grande obra / tanto em razão das suas possibilidades, e estabelecimentos q. ali tem, como p.^r ser do todo / de hum genio activo, emprehendedor, e cheio de Patriotismo, eu o tenho há muito tempo / aliciado, e de prezente se acha nesta Capital a donde o

atrahy p.^a me dar huma completa / Noção do mesmo Caminho, e sobre tudo p.^a o
 reduzir a q. seja elle o Arematante, visto / não haver outro de iguaes predicados, e
 ficar-me a obra a mais de 100 Leguas de distan- / cia, onde não posso hir sem
 expressa permissão de S. A. Incluzo tem / V. Ex.^{ca} o Mappa q. este homem me
 apresentou do Caminho do Sertão Documen- / to N.º 6.º Mappa q. eu lhe havia
 recomendado, e q. ainda q. grosseiro tem com tu- / do o Merecimento da exaptidão
 por se na Conformidade da Escala q. o acompanha, / verificado sobre o proprio
 terreno. Igualmente remeto o Calculo do prejuizo q. an- / nualmente redundam com a
 Mortalidade dos Animaes assim a S. A, como ao Comercio, / Documento N.º 7.º, o q.
 assaz comprova a importancia, e a necessidade da factura do mesmo / Caminho.
 Depois de repetidas Conferencias q. com este homem tenho tido, / nas quaes se tem
 ampliado em parte, e em parte restringido [?] as reflexoens a principio feitas / p.^a a
 abetura do Caminho, afinal o tenho disposto a lançar mão delle, e fazer este assig- /
 nalado servisse ao Estado maz porq. elle me ponderou, e de facto conheço ser preciso
 reforça- / rem os Negociantes a impozuição de q. trata o seu Assignado N.º 4.º, me
 deliberei absorver / a Camera da Villa de Coritiba o Officio constante N.º 8.º, e logo q.
 ella / como espero condescen- / da com a minha propozuição, mando pôr a Obra em
 Praça, e dou todas as providencias necessa- / rias p.^a q. sem perda de tempo se
 entre na sua execução. Dezejo q. V. Ex.^{ca} dando com as / suas grandes Luzes, e
 Conhecimentos praticos a esta Obra o Valor que ella merece haja de expor / na Real
 Prezença de Sua Alteza a sua importancia para que dignando-se / o mesmo Senhor
 aprovala, possa eu ter a satisfação de haver dado principio a / huma empreza, de
 que tantas utilidades vão rezultar, não só a esta Capitanía, / maz geralmente a todas
 as do Brazil, pois como V. Ex.^{ca} sabe todas ella dependem / para as suas
 Conduçoens dos Animaes do Rio Grande, que infalivelmente tem / de passar pelo
 dito Caminho. Sendo por Outra parte de igual, ou ainda ma- / ior ponderação, e
 Vantagem para o Estado, que aquelle Sertão se povoe, pois q. para / ali
 confrontamos com as Missoens Hespanholas, e deste modo se consegue haver huma
 / Estrada de Comunicação para o dito Rio Grande, pela qual sem obstaculo possa /
 [fl. 4] possa marchar qualquer soccorro preciso em tempo de Guerra. Deos guade / a
 V. Ex.^{ca} S.^m Paulo 1º de Março de 1806. Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr Luiz / de Vazconcellos e
 Souza.... Antonio Joze da Franca e Horta ./·

Conforme / Luiz Antonio Souza de Carvalho

ANEXO B – PLANTA DA MANGUEIRA DO PASSO SANTA VITÓRIA

