



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

---

RODRIGO MEIRA MARTONI

**CAMINHOS REDESCOBERTOS:  
O POTENCIAL TURÍSTICO DAS ROTAS DO SUL**

---

Londrina  
2005

RODRIGO MEIRA MARTONI

**CAMINHOS REDESCOBERTOS:  
O POTENCIAL TURÍSTICO DAS ROTAS DO SUL**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento, da Universidade Estadual de Londrina, como requisito à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Humberto Tetsuya Yamaki.

LONDRINA  
2005

RODRIGO MEIRA MARTONI

**CAMINHOS REDESCOBERTOS: O POTENCIAL TURÍSTICO DAS  
ROTAS DO SUL**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento, da Universidade Estadual de Londrina, como requisito à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Humberto Tetsuya Yamaki.

**COMISSÃO EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Humberto Tetsuya Yamaki  
Universidade Estadual de Londrina (UEL)

---

Profa. Dra. Yoshiya Nakagawara Ferreira  
Universidade Estadual de Londrina (UEL)

---

Prof. Dr. Eduardo Abdo Yázigi  
Universidade de São Paulo (USP)

Londrina, 15 de março de 2005

**Dedico a minha mãe e professora Astrid, que, com sua vida, me ensinou algo importante sobre a sabedoria: quando o homem orgulha-se de si pode ser envergonhado, mas quando se humilha, torna-se sábio. *Provérbios 11:2***

## AGRADECIMENTOS

Tudo começou com uma curiosidade, que deu abertura a uma viagem. Viagem transformada em pesquisa na ânsia por conhecer alguns dos caminhos do passado. Não foi tarefa fácil e nem desejava que fosse. Queria, na verdade, apenas não estar sozinho, e não estive. Muitos foram os que contribuíram de diversas formas. Agradeço então Àquele que diz “Eu sou o Alfa e Ômega, o primeiro e o último, o princípio e o fim” (Apocalipse, 21:6), por estar presente a cada instante, sendo maior que as dificuldades. Ao professor Humberto Yamaki, que transmitiu, pelas orientações e convivência, conhecimento, determinação, originalidade e, principalmente, engrandecimento. A Yoshiya, professora e amiga de todas as horas. Às professoras Márcia Siqueira, Alice e Maria Del Carmen, sempre receptivas, e aos demais professores e funcionários do Programa de Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento da UEL pela participação e incentivo. Ao Heverton, pela colaboração técnica na elaboração dos mapas. Aos colegas e alguns amigos que, nas discussões e análises, colaboraram com esta etapa da construção do meu conhecimento. Às margens dos antigos corredores delimitados por muros de pedras na Coxilha Rica, aprendi a admirar uma característica cultural: a hospitalidade. Me resguardaram durante a noite fria, providenciaram alimento, além de uma boa prosa ao lado de um fogão a lenha ou no galpão: Rosilene Burigo, guia regional; Sandra Iuri, da Fazenda Cajuru; Robério e Lelo Bianchini, organizadores das cavalgadas; Edson e Mariza Amorim, da Tijolino; Argeu e Vera Madeira, da São João; Vidal e Cirlene, da SantaTereza; e Lucio, administrador da Limoeiro. Por esses mesmos caminhos, mas distantes, estiveram pessoas que torceram, oraram e suportaram, como eu, a saudade. Agradeço então à minha professora e mãe Astrid, minha irmã e revisora do trabalho Ligia, meu pai e companheiro Raul e à sempre namorada, presente ou na saudade, Valéria. Agradeço, finalmente, à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES - pelas bases financeiras fundamentais para a realização deste estudo.

**“O tema dos caminhos transcende a história, a economia, a geografia da ocupação do espaço. Está na base da própria cultura brasileira”.**

**Márcio Santos**

## RESUMO

Os antigos caminhos, com remanescentes tangíveis e intangíveis, são abordados como bens patrimoniais e potenciais rotas turísticas. Pela contextualização histórica e mapeamento, evidenciou-se uma extensa rede de caminhos da Região Sul do Brasil até o Rio da Prata, sendo alguns originados com os nativos, anteriormente à chegada dos europeus, e outros a partir desses primeiros roteiros. Visando ao reaproveitamento turístico de trechos ainda existentes, foram elaboradas propostas de normativas para utilização segundo as funções patrimonial, social e econômica do Turismo. Considerados verdadeiras vias de integração cultural, os antigos roteiros comportam novos usos de forma a serem direcionados aos chamados turistas “peregrinos modernos”, que buscam visitas contemplativas, autenticidade patrimonial, apreciação da paisagem, aprendizado, entre outras motivações. Com isso, propõe-se um método possível para identificar e inventariar caminhos, tendo por base um estudo no trecho do caminho de tropas denominado Viamão, entre Lages-SC e o Passo Imperial de Santa Vitória, no Rio Pelotas – SC/RS. Na referida pesquisa foram incluídos os remanescentes do caminho e a estrutura que se estabeleceu nas proximidades de suas margens, como algumas sedes de fazendas. Os elementos destacados, que caracterizam a ocupação regional e a constituição de uma paisagem cultural, firmam -se como importantes recursos turísticos.

**Palavras-chave:** Caminhos históricos. Caminho do Viamão. Turismo Cultural. Roteiros turísticos.

## ABSTRACT

The old routes, full of tangible and intangible reminiscences, are approached as patrimonial assets and potential tourist routes. An extensive net of routes, some of them built by the natives prior to the arrival of the Europeans, was found in Southern Brazil up to the Prata River. This information is based on historical contextualization and mapping. Several other routes originated from these first routes. We, willing to take advantage of their tourist potential, developed normative rules approaching the usage of these existing routes, according to the patrimonial, social and economic functions of tourism. These old routes could now be used by the so-called "Modern Pilgrims" (tourists) as a way of bringing about cultural integration. They search for contemplative tours, patrimonial authenticity, landscape sightseeing, learning, among other motivations. Therefore, we propose a possible method to identify and to inventory these routes. This method is based on a case study carried out at Viamão, a stretch of the Caminho das Tropas (Troop Routes), between the town of Lages - SC and the Paço Imperial de Santa Vitória, by the Pelotas River - SC/RS. That case study approached what is left over of its route and of the structures built along the riverside, that is to say, some farmhouses and other facilities. We highlighted some elements because they characterize the regional settlement and the forming of a cultural landscape, which are considered important tourist resources.

**Key words:** Historical routes. Caminho de Viamão. Cultural Tourism. Tourist routes.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01. Ilustração do alemão Ulrich Schmidel e nativos carijós na viagem pelo Peabiru em meados do século XVI.....	28
Figura 02. “Cópia do Mappa de fl. 4 do livro Que Da Razao Do Estado Do Brasil feito em 1612” .....	31
Figura 03. Eixo principal do Peabiru nos atuais estados de São Paulo e Paraná (em mapa atual).....	32
Figura 04. Peabiru: eixo principal e ramais .....	34
Figura 05. Artefatos encontrados pelo pesquisador Clemente Gaioski ao longo de um trajeto retilíneo nas proximidades de Pitanga-PR.....	40
Figura 06. Pedra polida com inscrições demarcando um provável trecho do caminho .....	42
Figura 07. Pedras alinhadas representando, possivelmente, coordenadas geográficas .....	42
Figura 08. Inscrições na localidade do Gamelão, nas margens do Rio do Meio .....	43
Figura 09. Os primitivos caminhos da Serra do Mar paranaense (em mapa Atual) .....	57
Figura 10. Simulação de tropa arreada nas proximidades do município de Bom Jesus -RS, na ocasião do VII Seminário Nacional e IV Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo– Senatro .....	60
Figura 11. Acampamento de tropeiros representado por Debret em 1828 .....	61
Figura 12. Caminho da Praia ou Estrada do Inferno .....	65
Figura 13. De Laguna ao primeiro planalto paranaense: continuação do Caminho da Praia e o Caminho dos Ambrósios .....	66
Figura 14. Caminho pelo interior, ligando os criatórios argentinos com os Campos de Viamão .....	69
Figura 15. Caminho dos Conventos: alargamento de trilhas de nativos pela expedição de Francisco de Souza e Faria entre 1728 e 1730X .....	72

Figura 16. Caminho do Viamão utilizado dos anos 40 do século XVIII até fins do século XIX .....	77
Figura 17. Tropeando saudades. Sr. Ari Canene de Ataíde, ex-tropeiro da região da Coxilha Rica, ao sul de Lages –SC .....	81
Figura 18. Muares nas proximidades do núcleo urbano de Lapa-PR, em 1828. Pintura de Jean-Baptiste Debret .....	82
Figura 19. Mapa dos Campos de Guarapuava de 1775. Acervo: Biblioteca Nacional, Col. Morgado de Mateus, Rio de Janeiro. ....	86
Figura 20. Mapa da segunda metade do século XVIII referenciando a Guarda do Viamão e a trajetória do caminho pelos Campos de Cima da Serra .	87
Figura 21. Mapa do Caminho do Viamão dos anos 70 do século XVIII, abrangendo os atuais estados do Paraná e São Paulo. Acervo Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro .....	89
Figura 22. Mapa do Caminho do Viamão feito entre 1774 e 1778. Abrange os atuais estados de Santa Catarina e Paraná. ....	91
Figura 23. Página divulgada pela internet da Estrada Real, em Minas Gerais.....	95
Figura 24. Página divulgada pela internet do Caminho das Missões contendo o mapa com as cidades do percurso .....	96
Figura 25. Encarte de jornal contendo roteiros pela Inglaterra denominados <i>Country Walks</i> .....	97
Figura 26. Campos ondulados denominados “Coxilha Rica”. ....	111
Figura 27. Cavalos, muares e carros de boi no “Largo das Cavalhadas” em Lages .....	116
Figura 28. Ao lado de um muro de taipas, pilar para encaixe de vigas de uma antiga porteira no Passo de Santa Vitória. ....	119
Figura 29. Pintura representando o taapeiro conduzindo bois no transporte de pedras para a construção dos muros .....	121
Figura 30. Sistema construtivo de juntas secas, denominados “taipas” na região XI .....	122
Figura 31. Trecho do corredor formado por taipas delimitando o Caminho do Viamão na Coxilha Rica .....	123

Figura 32. Rio Pelotinhas e marcas da passagem de tropas na margem esquerda .....	124
Figura 33. Muros paralelos cortando os campos, amoldando-se na Topografia.....	126
Figura 34. Caminho nas proximidades do Rio Pelotinhas.....	127
Figura 35. Localização e distâncias entre as fazendas, Lages e o Passo Imperial de Santa Vitória. ....	133
Figura 36. Sede da Santa Tereza: panorama a partir da frente da casa.....	135
Figura 37. Mangueirão redondo que caracteriza a Fazenda Cajuru .....	139
Figura 38. Fazenda São João, do início do século XIX.....	144
Figura 39. Fazenda Santa Tereza, do início do século XIX.....	145
Figura 40. Fazenda Cajuru, de 1865 .....	145
Figura 41. Fazenda Limoeiro, do início do século XIX .....	146
Figura 42. Fazenda Tijolino, do início do século XX.....	146
Figura 43. Sede da Fazenda São João, do início do século XIX. ....	148
Figura 44. Sede da Fazenda Santa Tereza, do início do século XIX. ....	148
Figura 45. Sede da Fazenda Limoeiro, do início do século XIX. ....	149
Figura 46. Sede da Fazenda Cajuru, de meados do século XIX. ....	150
Figura 47. Antiga sede da Fazenda Tijolino, do Início do século XX. ....	151
Figura 48. Fazenda Tijolino. Edificação em tijolos aparentes .....	152
Figura 49. Proposta de trilha turística para o trecho do Caminho do Viamão na Coxilha Rica. ....	156
Figura 50. Perfil do terreno do Caminho do Viamão entre Lages-SC e Passo de Santa Vitória - SC/RS .....	158
Figura 51. Síntese dos antigos caminhos do sul do Brasil .....	160

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>2 METODOLOGIA SOBRE OS CAMINHOS DESTA INVESTIGAÇÃO</b> .....	17
<b>PARTE I – ANTIGOS CAMINHOS: SIGNIFICADO HISTÓRICO E REMANESCENTES</b> .....	21
<b>3 NOTÍCIAS SOBRE O IMPÉRIO DE PRATA E OS CAMINHOS ITARARÉS</b> ....	21
3.1 EIXO PRINCIPAL E RAMAIS .....	28
3.2 CONSTITUIÇÃO DA ROTA .....	33
3.3 CARACTERIZAÇÃO PAISAGÍSTICA: REMANESCENTES DO CAMINHO E ASPECTOS NATURAIS DAS REGIÕES CORTADAS PELO EIXO PRINCIPAL.....	38
3.3.1 Vestígios.....	38
3.3.2 Aspectos Naturais .....	44
<b>4 CAMINHOS DA SERRA DO MAR PARANAENSE</b> .....	47
4.1 GRACIOSA.....	48
4.2 ITUPAVA .....	52
4.3 ARRAIAL .....	54
4.4 CARACTERÍSTICAS PAISAGÍSTICAS DO AMBIENTE CORTADO PELAS CONEXÕES ALTIPLANO – LITORAL .....	56
<b>5 TROPEIROS E CAMINHOS DE INTEGRAÇÃO: ENTRE OS CRIATÓRIOS SULINOS E OS CENTROS DE COMERCIALIZAÇÃO</b> .....	59
5.1 OS CAMINHOS DA PRAIA E DOS AMBRÓSIOS.....	64
5.2 O CAMINHO A PARTIR DE URUGUAIANA E OS CRIATÓRIOS DE MUARES DO RIO GRANDE DO SUL.....	67
5.3 CAMINHO DOS CONVENTOS: UMA ALTERNATIVA PELOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA.....	70
5.4 CAMINHO DO VIAMÃO .....	75
5.4.1 paisagem natural e cultural no eixo viamão – Sorocaba .....	78

5.4.2 Viagens dos Tropeiros .....	83
5.4.3 O Caminho em Mapas do Século XVIII .....	84
<b>PARTE II – POTENCIAL TURÍSTICO DOS ANTIGOS CAMINHOS .....</b>	<b>92</b>
<b>6 SIGNIFICADO DE TURISMO E OS PEREGRINOS MODERNOS .....</b>	<b>92</b>
<b>7 CAMINHOS REUTILIZADOS, COUNTRY - WALKS E INTERPRETAÇÃO ...</b>	<b>94</b>
<b>8 PROPOSTAS PARA VALORIZAÇÃO E UTILIZAÇÃO .....</b>	<b>99</b>
8.1 Os CAMINHOS COMO BENS PATRIMONIAIS .....	99
8.2 PROPOSTAS PARA UTILIZAÇÃO TURÍSTICA DE ANTIGOS CAMINHOS .....	104
8.2.1 Inventário 101.....	105
8.2.2 Valorização.....	105
8.2.3 Utilização .....	107
<b>9 CAMINHO DO VIAMÃO NA COXILHA RICA: APLICAÇÃO DA METODOLOGIA PROPOSTA PARA UTILIZAÇÃO TURÍSTICA .....</b>	<b>110</b>
9.1 INVENTÁRIO .....	111
9.1.1 A Dimensão Natural e Cultural da Paisagem na Coxilha Rica .....	111
9.1.2 Lages: Núcleo de Povoamento do Planalto Catarinense XIII .....	113
9.1.3 O Passo de Santa Vitória – Um Pedágio Imperial no Rio Pelotas .....	117
9.1.4 Corredor de Taipas: de Lages ao Passo de Santa Vitória .....	119
9.1.5 Outros Roteiros de Tropas .....	124
9.1.6 Antigas Fazendas às Margens do Caminho no Trecho da Coxilha Rica ....	129
9.1.6.1 As Fazendas : São João, Santa Tereza, Limoeiro e Cajuru .....	131
9.1.6.2 Implantação .....	132
9.1.6.3 Técnica Construtiva.....	136
9.1.6.4 Programa da Sede: Varandas, Jardins Frontais, Galpões E Mangueirões .....	136
9.1.6.5 Plantas das Sedes .....	138

9.1.6.6 Fachadas.....	147
9.1.7 Fazenda Tijolinho – a Exceção .....	150
9.2 VALORIZAÇÃO E UTILIZAÇÃO : PROPOSTA DE APROVEITAMENTO TURÍSTICO .....	153
<b>10 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>159</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>164</b>
<b>BIBLIOGRAFIA CONSULTADA .....</b>	<b>170</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O movimento de pessoas em diferentes períodos históricos estampou na paisagem diversas marcas, geralmente associadas às necessidades de deslocamento de um povo com suas idéias, costumes e tradições. As expressões patrimoniais, materiais ou imateriais, do ir e vir em trajetos específicos de séculos passados, propiciaram a abertura para o estudo dos caminhos que, analisados historicamente, tornaram-se importantes para a compreensão das paisagens. Um caminho pode ser entendido, então, como a linha-mestra de inter-relações entre lugares que surgiram e/ou se desenvolveram tendo como consequência o seu uso, sendo que, a partir dele, analogias podem ser feitas entre locais separados por longas distâncias.

A realização desta pesquisa sobre os primeiros roteiros do Sul do Brasil e seus potenciais turísticos constituiu uma proposta interdisciplinar que conjuga: (a) a história para a análise dos trajetos no contexto do conhecimento e exploração de regiões do Brasil; (b) a geografia cultural, para a compreensão e interpretação de paisagens estabelecidas a partir da interação do homem com determinado ambiente; (c) e o Turismo, como atividade valorativa dos caminhos e atrativos às suas margens, sejam históricos ou naturais.

Como o intuito é evidenciar roteiros com remanescentes provenientes de movimentos que ainda hoje os caracterizam, dois foram os trajetos analisados, sendo realizadas pesquisas *in loco* em trechos do Peabiru, uma rede de caminhos ligando ramais a um eixo principal que conectava os oceanos Atlântico e Pacífico; e do Caminho do Viamão, uma importante rota tropeira inter-regional, ligando os Campos de Viamão-RS a Sorocaba-SP, largamente utilizada a partir do momento

em que foi necessário atender as Minas Gerais com os meios de transporte dos criatórios sulinos.

Contudo, para contextualizar historicamente a abertura desses caminhos e também a ocupação e criação de animais em regiões sulinas, foram abordados os caminhos da Serra do Mar paranaense e alguns caminhos situados atualmente no Uruguai, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Na observação dos mapas de localização, será possível notar que a rede Peabiru, provavelmente, constituiu-se a base referencial de alguns dos trajetos utilizados posteriormente.

Todos esses roteiros, pelas dificuldades que ofereciam, eram percorridos por viajantes que deviam estar preparados para o desconhecido: dificuldades de percurso devido ao relevo, vegetação, clima, rede hidrográficas, nativos, assaltantes e animais. Como comenta Santos Filho (2001, p.76), nos primórdios “toda viagem tinha um sentido de exploração, aventura e perigo”. Assim, procurei analisar também a paisagem natural primitiva, evidenciando as dificuldades e facilidades encontradas por seus usuários em diferentes regiões.

Uma forma de utilização de antigos caminhos é pelo uso turístico - fato milenar com as chamadas peregrinações religiosas - que está acontecendo em algumas regiões brasileiras. Especificamente em nosso país, é possível citar como exemplo os caminhos missioneiros, no Rio Grande do Sul, e a rede chamada Estrada Real, em Minas Gerais, reabertos para atender turistas que prezam pela autenticidade patrimonial como requisito básico para a realização da “viagem-aprendizado”. Vale ressaltar que a viagem tida como uma forma de aprender algo é uma busca dos turistas denominados “peregrinos modernos”, que entendem o lugar autêntico como um lugar verdadeiro, ou seja, provido de identidade e significados ligados ao patrimônio local.

Nessa abordagem, o Turismo é compreendido como um fenômeno que deve ser planejado para que elementos do ambiente não sejam explorados, mas utilizados e valorizados, pois, sendo desenvolvido com parâmetros que transcendem a questão econômica, é possível contribuir positivamente com a autenticidade do patrimônio e com a população residente. Assim, foram traçadas algumas das funções básicas do Turismo em busca da sustentabilidade e formuladas propostas para inventário, valorização e utilização turística para antigos trajetos

Visto que a base para um turismo interpretativo e educativo é o conhecimento da inter-relação entre os aspectos culturais e naturais da paisagem, realizou-se um inventário de potencialidades turísticas em um trecho de aproximadamente 90 quilômetros ao sul de Lages-SC, do antigo Caminho do Viamão. Buscando o embasamento em algumas propostas de reutilização, foi feita uma investigação do caminho em consonância com o relevo e com a estrutura estabelecida ao longo do tempo às suas margens, para evidenciar a constituição de uma paisagem cultural. Para isso, tomou-se como base a Geografia Cultural que, na concepção de Wagner e Mikesell (2003, p.27 e 28), procura “identificar aspectos ambientais característicos de uma determinada cultura e, se possível, descobrir que papel a ação humana desempenha ou desempenhou na criação e manutenção de determinados aspectos geográficos”.

Portanto, a intenção essencial deste estudo é demonstrar que o aspecto chamativo do tema “caminhos”, incluindo a história e as características materiais de um determinado roteiro, abre-se como possibilidade para o reaproveitamento de diversos trechos como rotas turísticas que se tornam chamativas justamente pela busca do desconhecido, da sedução pela aventura e pelo exótico.

## 2 METODOLOGIA SOBRE OS CAMINHOS DESTA INVESTIGAÇÃO

Estudando mapas e realizando viagens, algumas vezes questioneei: quais foram os primeiros roteiros que, com a sucessão de décadas e fatos, propiciaram a ocupação de espaços que acabaram por constituir lugares? Para mim, a possibilidade de percorrer trechos de antigos trajetos que ainda possuem remanescentes seria uma viagem ao passado. Comecei, então, uma busca, sendo que, inicialmente, duas foram as obras que aguçaram meu interesse: “Tropeiros”, de Jaelson Bitran Trindade com fotos de João Urban (1992), e “O Tropeirismo e a Formação do Brasil”, da Academia Sorocabana de Letras (1984).

Esses livros me possibilitaram conhecer importantes roteiros de tropas, sendo destacado o chamado Caminho de Viamão. Utilizando-os como base para a elaboração de um mapa especificamente desse caminho, realizei uma viagem-pesquisa utilizando como meio de transporte a bicicleta, dos Campos de Viamão-RS a Sorocaba-SP, que perdurou do início de dezembro de 2001 ao final de janeiro de 2002. Na ânsia por percorrê-lo, para sentir o desafio da distância com seus obstáculos e visualizar algumas paisagens que carregam ainda hoje sinais do movimento de tropas, determinei como ponto de partida o município de Santo Antônio da Patrulha-RS, local onde funcionou por algumas décadas um pedágio imperial.

Foram 1.300 quilômetros pedalando, com intervalos de paradas a cada 80 quilômetros, aproximadamente. Durante o percurso, além dos registros visíveis, como edificações e traçados que delimitam partes do caminho, ainda é evidente a existência de um “corredor cultural”, ligando diferentes regiões. Lembrei-

me das observações de Bitran Trindade (1992), que em seu estudo evidenciou essa característica marcante da saga tropeira, que persistiu no tempo e no espaço.

Após o reconhecimento de campo, algumas questões me provocaram ainda mais e acabaram por nortear a elaboração deste trabalho : qual seria a base para o estabelecimento deste caminho? Como este e outros antigos roteiros estariam conectados historicamente e também inseridos no contexto da exploração e ocupação de regiões do Sudeste e Sul do Brasil? Como poderiam ser reaproveitados e valorizados pelo Turismo como a atividade educativa e valorativa?

Como estava diante de questões interdisciplinares, foi necessária uma revisão bibliográfica extensiva, incluindo a busca de livros de História Regional - os mais difíceis de serem encontrados - e também sobre Turismo e Geografia. O gosto pelos mapas como fontes de referência que, muitas vezes, podem dizer mais que palavras, me fez procurar pelos antigos. Muitos indicavam o traçado de caminhos e localidades interligados em uma época em que quase tudo se denominava "sertão". Assim, foram feitas pesquisas na Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro), em novembro de 2003, na Biblioteca Pública do Paraná (Curitiba), em abril de 2004, e na Mário de Andrade (São Paulo), em julho de 2004.

O presente trabalho foi dividido em duas partes. A primeira abordando a significação histórica de determinados caminhos e, conseqüentemente, suas potencialidades turísticas. Ao final dessa parte, alguns mapas antigos são apresentados e comentados, evidenciando o Caminho do Viamão e alguns outros roteiros conectados. Julguei importante tal análise, pois, além de contextualizar a efetivação de um determinado trajeto, pode se constituir em um elemento de atratividade, principalmente quando são poucas as evidências concretas - trabalha - se assim propositalmente com o imaginário.

Na segunda parte foram ressaltados alguns exemplos de trajetos reutilizados e seu valor para turistas que buscam aprender algo quando visitam um lugar. Considerando os antigos caminhos como bens patrimoniais, foram elaboradas propostas para inventário, valorização e reutilização, tomando como exemplo de aplicação parte do Caminho do Viamão entre Lages e o Rio Pelotas, outrora utilizado. Tendo como linha temática esse caminho, que ora é demarcado por muros de pedra e ora desaparece, provocando a curiosidade sobre a continuidade do seu traçado, foi realizada uma série de investigações na região, incluindo levantamento fotográfico, entrevistas e georeferenciamento com sistema GPS (Global Position System).

A pesquisa de campo foi dividida em três etapas: a primeira foi realizada em agosto de 2003 para obtenção de informações sobre importantes propriedades do trajeto e fotos antigas no Museu Thiago de Castro, em Lages. A segunda, feita em janeiro de 2004, foi para o levantamento de cinco fazendas históricas. Em cada propriedade, desenhei em papel milimetrado, na escala 1/100, um croqui da planta da casa, muros do entorno e anexos.

Como o acesso às fazendas ainda é precário, foi necessário, para a pesquisa, atravessar alguns rios sem pontes e permanecer na região por uma semana. Essa etapa, quando foram fotografadas as construções, demarcadas as coordenadas com o GPS e realizadas entrevistas com proprietários e/ou administradores, pôde ser cumprida pela receptividade e permissão de acesso ao interior das residências. A terceira etapa, realizada em abril de 2004, tinha por objetivo elucidar algumas dúvidas sobre o possível traçado do Caminho do Viamão após a Fazenda Limoeiro, visto que outros caminhos regionais também são

demarcados com muros de taipas em paralelo. Nesta última pesquisa de campo foi georeferenciado o trajeto e fotografados alguns de seus remanescentes.

Contudo, pesquisar caminhos mais antigos que o do Viamão é tarefa laboriosa: muitos eram demarcados pela vegetação e, devido à expansão agrícola há algumas décadas, deixaram de existir ou até mesmo foram encobertos por ela; outros foram reaproveitados, permanecendo, quando muito, apenas seu traçado descaracterizado pelo uso adaptado aos meios de transporte atuais. Essa é a dificuldade pelo Peabiru, sentida no possível trecho do ramal principal entre Reserva e Pitanga no Estado do Paraná.

Na pesquisa de campo, realizada em setembro de 2004, com auxílio do pesquisador Clemente Gaioski foram demarcadas, com sistema GPS, as posições de vestígios que se constituem em possíveis provas da linha percorrida antes dos europeus devastarem ou recriarem a América. O traçado na região, porém, fica no imaginário, referenciado por alguns marcos como pedras polidas e inscrições no entorno do município de Pitanga.

A pesquisa bibliográfica e *in situ* perdurou por aproximadamente dois anos, de março de 2003 a novembro de 2004.

## **PARTE I – ANTIGOS CAMINHOS: SIGNIFICADO HISTÓRICO E REMANESCENTES**

### **3 NOTÍCIAS SOBRE O IMPÉRIO DE PRATA E OS CAMINHOS ITARARÉS**

Certamente, no que diz respeito à conquista e exploração do Brasil, diversos foram os fatos ocorridos entre 1500 e 1532. O que se sabe, diante da falta de documentação oficial desse período, é que, das primeiras expedições, ocorridas antes mesmo da chegada de Cabral, até 1532, o principal motivo do desembarque de europeus era, além do pau brasil, desvendar a veracidade dos relatos de diferentes tribos sobre Potosi, a montanha de prata dos incas (BUENO, 1998).

Procurando evidenciar a existência de uma rede de caminhos de interconexão das regiões andinas com o litoral sul a partir de São Vicente (São Paulo), ressalta-se, em ordem cronológica, algumas das importantes viagens para a exploração do interior e ocupação territorial.

Inicialmente tem-se a expedição portuguesa de 1514, comandada por Estevão Fróis, que tinha como objetivo descobrir uma ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Foram as primeiras caravelas que navegaram pelo Estuário do Prata por cerca de 300 quilômetros. A tripulação desembarcou nas proximidades de onde seria fundada a cidade de Buenos Aires, ficando surpresa com os artefatos usados pelos índios Charruas (grupo dos Pampianos) e pela notícia de que, rio acima, havia um povo comandado por um “grande rei branco”. Nessa ocasião ficou mais do que comprovada certa ligação, pois os nativos mostraram aos portugueses um machado de prata (BRUM, 1999).

Fróis denominou o grande rio de “Santa Maria”, mas, devido às notícias veiculadas na Europa sobre os objetos de prata, passou a ser conhecido

como “Rio da Prata”, sendo esses os primeiros indícios da existência dos incas. Buscar caminhos ou estabelecê-los para alcançar o rico império, foi então, a finalidade de outras expedições.

De acordo com Bueno (1988), em outubro de 1515 uma esquadra espanhola zarpuou do Porto de Lepe com o intuito de chegar ao grande rio, descoberto pouco tempo antes pelos portugueses. Sob o comando de Juan Dias de Solis, fez uma escala nas Ilhas Canárias, outra na Ilha de Santa Catarina e, no primeiro mês de 1516, chegou ao Estuário da Prata. Navegaram até as proximidades da foz do Rio Uruguai, onde Solis e alguns tripulantes desembarcaram em um batel. Ao se afastarem do navio, foram atacados e mortos por flecheiros charruas.

Na ocasião, os nativos pouparam somente um menino, conhecido como Francisco Del Puerto que, futuramente, iria corroborar as informações dos nativos sobre os incas. Com a morte do capitão Solis, sua tripulação iniciou a viagem de retorno à Espanha. No entanto, uma das caravelas teve seu leme danificado no litoral catarinense, afundando na Praia dos Naufragados, ponta sul da Ilha de Santa Catarina. O número de sobreviventes é incerto, mas alguns deles passaram a viver entre os índios carijós.

No período em que esses naufragos contribuíaam com a formação do povo brasileiro, adeptos logo de início à poligamia, ocorreram outras expedições pelo Rio da Prata: a comandada por Fernando de Magalhães partiu em 1519, com o objetivo principal de descobrir o estreito de ligação entre o Atlântico e o Pacífico. Sob bandeira espanhola, navegaram por vários dias pelo estuário, recebendo dos nativos uma “taça de prata”.

A segunda expedição de Cristóvão Jaques, agora portuguesa, foi para explorar o grande rio. Acompanhado do náufrago Melchior Ramires, que vivia com índios carijós nas proximidades da Ilha de Santa Catarina, Jaques encontrou Francisco Del Puerto na Ilha de São Gabriel, próxima ao local onde seria fundada a Colônia Del Sacramento. Segundo Del Puerto, que vivia entre os nativos desde o assassinato de Sólis, realmente havia provas concretas sobre a montanha de prata dos incas.

Um fato que comprovava a veracidade das informações a respeito de Potosi era que, tanto os carijós da costa catarinense como os charruas que habitavam regiões da foz do Rio da Prata, relatavam a existência de um “povo riquíssimo, que vivia em grandes montanhas nevadas” (BUENO, 1988). A notícia dessas riquezas se espalhou em poucos anos por onde havia degredados e náufragos vivendo juntamente com nativos na costa brasileira. O Rio da Prata era a via natural para se alcançar os incas, mas existia um caminho terrestre viável.

No Porto dos Patos, nas proximidades da foz do Rio Massiambu, em Santa Catarina, além de Melchior Ramires, viviam outros náufragos da expedição de Sólis. Estes iriam cumprir um importante papel na exploração do interior, por serem os primeiros europeus a terem o conhecimento, transmitido pelos nativos, de um trajeto terrestre de ligação com a montanha de prata. Entre eles estavam Aleixo Garcia, Henrique Montes e Francisco Pacheco.

Garcia foi o primeiro a tentar alcançar Potosi em 1524, seguindo a rota terrestre conhecida pelos nativos (BRUM, 1999). A expedição, acompanhada por Francisco Pacheco e composta em sua maioria por índios carijós, grandes conhecedores de caminhos, saiu do Porto dos Patos e seguiu até a foz do Rio

Itapocu<sup>1</sup>, um ponto de referência para o acesso ao interior. Acompanhando sua margem esquerda, entraram no continente.

Após transpor a Serra do Mar, enfrentando as dificuldades próprias do relevo, clima e vegetação, Garcia chegou com seus homens a um caminho que já conhecia por relatos. Chamado “Peabiru” pelos tupi-guaranis, era demarcado por “certa erva muito miúda que dos dois lados crescia até quase meia vara (60 cm), e ainda quando se queimassem os campos, sempre nascia aquela erva e do mesmo modo” (MONTROYA apud BUENO, 1998, p.144).

A expedição passou pelo interior do Paraná, Paraguai e Bolívia, chegando aos povoados nos arredores da cidade de Sucre. Após saquear objetos de prata, ouro e estanho dos vilarejos, os desbravadores retornaram sem saber que estiveram perto da montanha de prata. Seguindo para o litoral de Santa Catarina, nas margens do Rio Paraguai, foram atacados por nativos e Garcia foi morto. Porém, os que conseguiram retornar, levaram ao Porto dos Patos os artefatos saqueados.

Logo depois dessa expedição, os naufragos que tinham presenciado parte das riquezas dos incas, começaram a relatar os fatos para navegantes que, de 1526 em diante, ancoravam em Santa Catarina com mais freqüência

Inflamados pelas informações [...], portugueses e espanhóis iriam se empenhar na conquista do rio da Prata – considerado a ‘porta de entrada’ para as riquezas de que falavam os índios. Por isso, as atenções das Coroas de Portugal e Espanha se voltariam para o litoral sul-brasileiro – e isso duas décadas antes que a colonização do Nordeste e o ciclo do açúcar se iniciassem com sucesso, incorporando, enfim, o Brasil ao jogo planetário das trocas mercantis (BUENO, 1998, p. 141).

---

<sup>1</sup> O Rio Itapocu possui a mesma denominação e localiza-se a aproximadamente 40 quilômetros ao sul de Joinville - SC.

E outras expedições continuaram sendo organizadas: em 1530, Martim Afonso de Souza, acompanhado de seu irmão Pero Lopes de Souza, veio ao Brasil, tendo como uma das principais missões a exploração do Rio da Prata. Chegou ao Cabo de Santo Agostinho em janeiro de 1531 e, após curta permanência, seguiu para o Rio de Janeiro permanecendo quatro meses. Em 12 de agosto de 1531 ancoraram em Cananéia e fizeram contato com os nativos da terra. Na ocasião, encontraram alguns desertores que viviam na região há sete anos.

Entre eles estava Francisco Chaves , que relatou ser possível, com um grupo de homens, retornar em dez meses ao local onde estavam com um grande carregamento de ouro e prata. Iniciou-se a expedição comandada por Pero Lobo, composta por oitenta portugueses e nativos tupinambás. Seguiram também por um caminho demarcado por ervas, com 40 cm de profundidade e aproximadamente 1,6 metro de largura. Nas proximidades de Foz do Iguaçu, quando acompanhavam o tronco do Peabiru, foram atacados pelos payaguás e Pero Lobo foi morto.

Na mesma época em que o grupo comandado por Pero Lobo tentava alcançar Potosi via Peabiru, Martim Afonso e seu irmão partiram para o Rio da Prata com o mesmo objetivo. Após uma viagem conturbada, Martim Afonso retornou, chegando a Cananéia em 16 de janeiro de 1532. Depois de cinco dias foi para São Vicente, localidade em que Martim Afonso e Pero Lobo haviam combinado se encontrar. O local já era conhecido por Porto dos Escravos, “onde os espanhóis do Guairá vinham fazer seu comércio e navios de variadas procedências ancoravam em busca de suprimentos” (GALDINO, 2002, p.24).

Por um ano e três meses Martim Afonso permaneceu em São Vicente e acabou fundando ali a primeira cidade portuguesa no Brasil. Alguns historiadores, no entanto, afirmam que essa não teria sido uma decisão formal. Foi basicamente com a intenção de dar continuidade à exploração das riquezas do Prata que cerca de 250 integrantes da expedição de Martim Afonso simplesmente se deixaram ficar em São Vicente (BUENO, 1998, p. 177).

Provavelmente, Martim Afonso sabia que Aleixo Garcia havia tentado chegar ao Império Inca partindo do Rio Itapocu, no litoral catarinense, e que, tanto o caminho seguido por Garcia como o de Pero Lobo permitiriam acesso a um eixo principal que possibilitava um livre trânsito. Deixando homens em São Vicente, garantiria a proteção de um dos ramais de uma grande rede de caminhos para o interior.

De acordo com o pesquisador Luiz Galdino (2002), quem guardava o tronco principal do Peabiru no Planalto de Piratininga era João Ramalho, degredado ou náufrago que habitava a região desde 1508. Apesar de Martim Afonso e João Ramalho se encontrarem em São Vicente em 1532, Ramalho havia estabelecido morada no planalto. “Foi Ramalho quem conduziu Martim Afonso serra acima, pela trilha escabrosa de Paranapiacaba [...], caminho cujo traçado era similar ao da atual via Anchieta, a estrada que liga Santos a São Paulo” (BUENO, 1998, p.178).

Nessa sucessão de fatos, outros grupos europeus penetraram no interior. Em 1541, Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, por ordens do rei da Espanha, foi tomar posse da Província do Paraguai. Saindo do litoral catarinense guiado por índios guaranis, seguiu inicialmente a mesma trilha de Aleixo Garcia. Segundo Maack (1968), Cabeza de Vaca partiu em outubro de 1541 e chegou à sede administrativa espanhola no Rio Paraguai, Assunção, em março de 1542. As qualidades para a mobilidade através do eixo principal do Peabiru são comprovadas pelo fato de que Cabeza de Vaca percorreu descalço trechos do trajeto entre o litoral de Santa Catarina e o Rio Paraná, como os nativos da terra (FRIEDERICI apud HOLANDA, 1994).

Após dois anos da chegada de Cabeza de Vaca, partiu da cidade de Assunção Domingos Martinez de Irala, para apresar índios na Província Del Guairá. Nesta ocasião, fundou a cidade espanhola de Onteviros nas margens do Rio Paraná e proximidades da foz do Rio Iguazu.

Entre 1552 e 1553, o alemão Ulrich Schmidel, após informações sobre uma embarcação que se preparava para retornar à Europa, foi de Assunção ao Porto de São Vicente em menos de seis meses, sendo o primeiro europeu a percorrer partes do Peabiru no sentido oeste-leste. A viagem de 2.500 quilômetros foi acompanhada também por índios carijós, sendo utilizado como meio de transporte a Lhama, animal comumente utilizado pelos Incas (Figura 01).

Ruy Dias de Melgarejo fez duas viagens de Onteviros a Cananéia entre 1553 e 1554, tendo um “destacado papel entre os conquistadores espanhóis no interior do Paraná, pois conduziu a fundação de Ciudad Real [...] e a segunda fundação de Vila Rica do Espírito Santo [...]” (MOTA et al, 1999, p.26). Segundo o autor, aproveitando o eixo de ocupação espanhola, os jesuítas estabeleceram 14 missões na Província Del Guairá.



Figura 01. Ilustração do alemão Ulrich Schmidel e nativos carijós na viagem pelo Peabiru em meados do século XVI. Acervo: Biblioteca Mário de Andrade / PMSP.

### 3.1 EIXO PRINCIPAL E RAMAIS

O fato de o litoral ao sul de Cananéia ser conhecido por “costa do ouro e da prata”, os relatos de exploradores e colonizadores, a rapidez de notícias veiculadas como se existisse um sistema de correios e o tempo empreendido nas viagens, comprovam a existência de uma rede de caminhos que ofereciam livre trânsito, estabelecida muito antes dos europeus chegarem à América do Sul. Assim, o Peabiru é diferenciado por Holanda (1994) das trilhas indígenas tradicionais: enquanto este caminho pode ser comparado às ruas da “Lisboa quinhentista” com até oito palmos de largura, aquelas não permitiam que uma pessoa caminhasse lado a lado com outra. Conforme Brum (1999), o trajeto demarcado por “fileiras de ervas que nunca morrem” podia ser alcançado por ramais de ligação litoral interior.

Esses ramais, ou seja, as trilhas que transpunham a Serra do Mar, não ofereciam fácil mobilidade. Mesmo o caminho a partir de São Vicente, considerado por Galdino como trecho do eixo principal, era de difícil acesso pelas características do relevo. Em viagem entre São Vicente e a vila que se transformaria em São Paulo (Piratininga), no ano de 1585, Fernão Cardim, acompanhando o padre Cristóvão Jaques (apud ABREU, 1988, p.43) relatou: “O caminho é tão íngreme que às vezes íamos pegando com as mãos” até o cume de Paranapiacaba. Depois desse ponto, escreveu que “todo o caminho é cheio de tijucos, o pior que nunca vi, e sempre íamos subindo e descendo serras altíssimas e passando rios caudais de água frigidíssima”. Na Figura 02 (canto superior), o caminho entre São Vicente e a Vila de São Paulo é referenciado, transpondo a Serra de Paranapiacaba.

Segundo pesquisas de Galdino (2002), Cardoso (1981) e Maack (1968) é possível descrever, em linhas gerais, o trajeto principal do Peabiru, tendo como pontos de referência a rede hidrográfica e também regiões politicamente definidas, com cidades que surgiram e se ampliaram em diferentes períodos da história do Brasil.

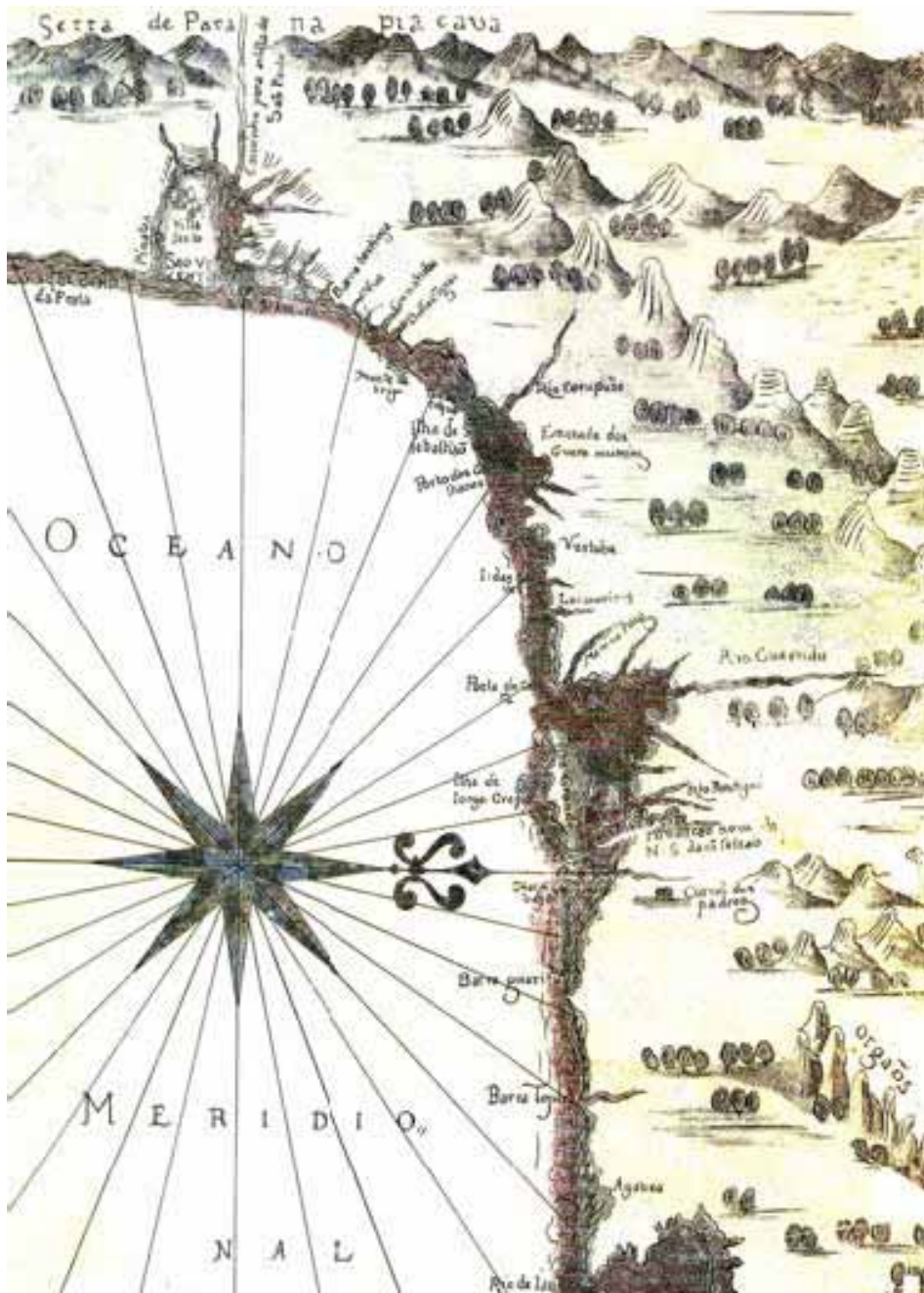


Figura 02. "Cópia do Mappa de fl. 4 do livro Que Da Razao Do Estado Do Brasil feito em 1612". Copiado por Juvenal Martins em 1917. Acervo: Biblioteca Pública do Paraná / Curitiba.

O eixo principal saía de São Vicente e chegava em Guaíra, passando por São Paulo, Sorocaba, Itapetininga, Capão Bonito, Itapeva e Itararé. No Paraná, passava por Castro, atravessava o Rio Tibagi e seguia cruzando o Rio Ivaí até o atual município de Pitanga. Prosseguindo para oeste, passava nas proximidades da

nascente do Rio Cantu, Campina da Lagoa e cruzava o Rio Piquiri (Figura 03). No Rio Paraná, Galdino (2002, p.25) relata que “a estrada atravessava o rio no ponto de interseção, onde os espanhóis haviam fundado Ciudad Real de Guairá”, hoje município de Terra Roxa-PR. Após esse local, o caminho tinha duas variantes: uma seguia para onde seria fundada Assunção e outra margeava o Rio Paraná até a confluência com o Rio Iguatemi, no Mato Grosso do Sul, seguindo daí para o atual território boliviano.

Muitos eram os ramais, tanto no litoral como no interior, como se pode observar na Figura 04. No sentido leste-oeste, havia um que saía de Iguape, passava por São Miguel Arcanjo e chegava no tronco principal em Itapetininga. No interior, na localidade de Sorocaba, um ramal ia para Botucatu e, seguindo pela margem direita do Rio Paranapanema, chegava até a foz do Rio Pirapó. No sentido sul, atravessava o Rio Ivaí e chegava ao tronco principal referenciado por Campina da Lagoa, passando nas proximidades de Engenheiro Beltrão, Peabiru e Campo Mourão.

De Cananéia, um ramal seguia para oeste, passando ao norte da Reserva Natural do Salto Morato, proximidades de Tunas do Paraná e Acungui, e chegava ao tronco principal nas proximidades do município de Castro. Nesta região ficava o ponto de entroncamento de vários ramais: o ramal que saía do litoral catarinense, acompanhando o Rio Itapocu, seguia passando por Jaraguá do Sul, Corupá e Rio Negrinho e, após atravessar o Rio Negro, passava por Campo do Tenente, Lapa, Palmeira e Itaiacoca, chegando ao eixo principal; o ramal que partia dos Campos de Viamão passava pelos Campos de Lages até chegar a Rio Negro, encontrando neste ponto o ramal que, acompanhando o Rio Itapocu, saía do litoral



### 3.2 CONSTITUIÇÃO DA ROTA

A denominação Peabiru pode estar relacionada ao povo que o construiu. Em tupiguarani *pe* significa caminho e *abiru* gramado amassado. Ruy Diaz de Guzmán (apud GALDINO, 2002) relata que os guaranis o chamavam de *Peabeyu* ou “caminho antigo de ida e volta”.

Pelas características descritas pelos antigos exploradores e também pelo uso atribuído, as duas significações podem ser aceitas. Pela crença e constante busca da terra sem males ou *Yvi-maray* (o paraíso na terra) os guaranis teriam efetivado o Peabiru (FLORES, 2003). Esse seria o único local que permaneceria intacto após um dilúvio ou a destruição causada pelo fogo. Confiando nesse fato, os guaranis migravam constantemente, deixando como marca o Peabiru. Galdino (2002) relata ser improvável esta hipótese, diante da amplitude da rede e pelo fato de os caminhos não seguirem somente pelas zonas de domínio dos guaranis, mas atravessarem regiões comandadas por diferentes tribos.

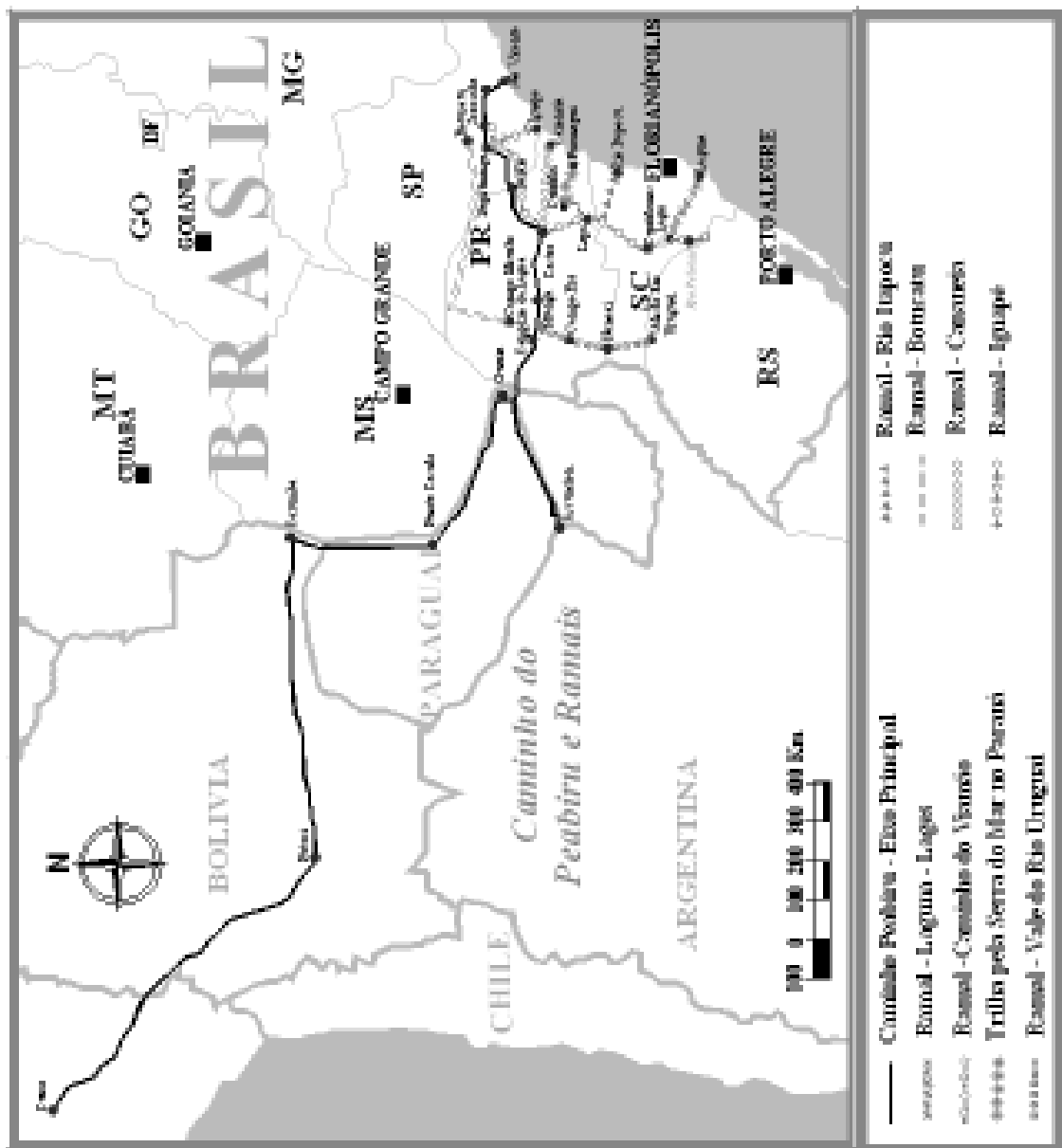


Figura 04. Peabiru: eixo principal e ramais (em mapa atual).

O que deve ser levado em consideração é que na época da exploração e reconhecimento do interior, a ocupação territorial de grupos nativos observada por portugueses e espanhóis já havia sofrido mudanças substanciais: o domínio dos kaingang, conhecidos como “Tradição Casa de Pedra” e “Tradição Itararé”, é anterior à expansão guarani, que ocorreu há aproximadamente dois mil anos. Conforme estudos de Noelli e Mota (1999, p.15), os nativos dessa tradição ocuparam áreas dos estados sulinos antes dos guaranis, “pois em quase todo o

Estado [do Paraná] os sítios guaranis estão próximos ou sobre os sítios arqueológicos dos kaingang e xokleng”.

Com pesquisas fundamentadas, o arqueólogo Igor Chmyz sustenta que a rede Peabiru foi obra desse grupo de nativos que, através da necessidade de comunicação entre aldeias e locais de atividades produtivas, planejaram seu traçado. Assim, a rede foi estabelecida anteriormente por nativos da tradição Itararé e as divisões territoriais ocorreram posteriormente, após o domínio de uma vasta região pelos guaranis, que o conheciam e utilizavam trechos que não passavam por territórios inimigos.

Como o caminho era mais antigo que os domínios, isso explicaria o fato do Peabiru e seus ramais cortarem regiões comandadas por diferentes tribos. Essa hipótese é mais aceitável cientificamente que as colocações feitas sobre os Incas, mesmo porque as evidências arqueológicas marginais à rota, da tradição Itararé, é anterior ao estabelecimento do Império Inca no século XIII. Contudo, essa possibilidade também é abordada posteriormente.

Os incas, baseados em sua superioridade e crendo na proteção do deus Sol, buscavam submeter outros povos ao seu domínio, fazendo com que tribos aceitassem a cultura incaica. Para isso, estabeleciam junto a eles núcleos de propagação enviando populações assimiladas culturalmente para as novas regiões dominadas.

Inicialmente, a ampliação territorial dos incas foi no sentido sul. Sob o governo de Capac Yupanqui, o território abrangia desde Cuzco até o Lago Titicaca. Sua expansão para o norte e noroeste deu-se no governo de Viracocha e, ao final do governo de Huayana Capac, os incas dominavam, além da costa do Pacífico, desde Tucumán, na Argentina, até Quito, no Equador.

A base econômica era a agricultura e, como cada região possuía seus próprios produtos, os transportes foram importantes na diversificação do consumo (GEOGRAFIA ILUSTRADA, 1971). Para isso, uma extensa rede de estradas pavimentadas e bem traçadas foi construída, possuindo postos de inspeção e de pedágio, locais para pouso, pontes suspensas e degraus em pedras nos locais com maior declividade (BUENO, 1998).

Com uma extensão de aproximadamente 50 mil quilômetros, as estradas serviram como base estatal. Por essa rede era possível a adequada distribuição de alimentos e mensageiros garantiam a comunicação por todo o império. Diante do processo organizacional e expansionista é provável que para o leste os incas também tenham tentado estabelecer conexões.

O historiador Fernando de Montesinos (apud GALDINO, 2002) menciona os constantes ataques de tribos guaranis nas proximidades do Lago Titicaca. Tal fato indica uma possível resistência frente à expansão inca para o leste, visto que uma característica incaica marcante era a tentativa de expansão cultural mediante o deslocamento de populações assimiladas a novos territórios e a eliminação de líderes intelectuais locais.

Diante disso, uma hipótese é que a rede Peabiru foi uma tentativa de expansão inca gradual, com o intuito de dominar as diferentes sociedades tribais e disseminar sua cultura. Uma vez que as estradas pelo império permitiam a interligação e manutenção imperialista, a expansão da rede para a ampliação do domínio a leste era uma tendência. Contudo, diante do fato comprovado dos Itararés, a possibilidade é que os Incas, se realmente tentaram uma expansão para leste, utilizaram caminhos que já estavam efetivados.

Bastante veiculada pelos Jesuítas foi à presença do apóstolo São Tomé em varias regiões cortadas pela rede. Comprovando que a efetivação dos caminhos ocorreu anteriormente aos Tupis, membros desse grupo relatavam que o trajeto “era obra de seu herói e civilizador máximo, o Sumé” (GALDINO, 2002, p.31). Com o objetivo de facilitar o trabalho catequético, os jesuítas confundiram o nome com o de Tomé ou São Tomé. Porém, segundo Martins (1995), o aparecimento do apóstolo pregando o evangelho era comentado por diversas tribos de diferentes localidades da América do Sul.

Esse homem, Sumé ou Tomé, teria instruído os nativos a utilizar corretamente a mandioca e a erva -mate. Assim, é possível que um personagem tenha percorrido a América do Sul utilizando partes da rede Peabiru antes dos europeus chegarem e tentarem a conquista do interior.

Diversas são as possibilidades constatadas para a abertura do Peabiru. Diante da antiguidade do caminho e de evidências físicas, a hipótese mais aceita é que os trajetos foram planejados pelos Itararés e utilizados posteriormente por outros povos. Assim, a rede teve grande importância para o reconhecimento, exploração e colonização do interior. Alguns de seus trechos foram utilizados posteriormente por tropas que, por sua vez, vieram a definir o traçado de trechos de estradas atuais.

### 3.3 CARACTERIZAÇÃO PAISAGÍSTICA: REMANESCENTES DO CAMINHO E ASPECTOS NATURAIS DAS REGIÕES CORTADAS PELO EIXO PRINCIPAL

Examinando o relevo, a rede hidrográfica, a cobertura vegetal e o possível traçado do Peabiru, segundo o Atlas Histórico do Paraná (CARDOSO, 1981) e relatos de pesquisadores como Luiz Galdino (2002) e Igor Chmyz (1974), é possível verificar remanescentes físico-paisagísticos de utilização e supor as influências que os elementos naturais tiveram sobre o planejamento da rota.

#### 3.3.1. Vestígios

Segundo Galdino (2002, p. 42), os incas denominavam seu território de Biru, sendo que “a denominação a leste dos Andes poderia resultar do híbrido *pe – biru*, que equivaleria a *caminho para o biru*, caminho para Peru ou caminho para a montanha do sol”.

A proposição, através de alguns remanescentes, de que a rede Peabiru era uma obra inca, foi apresentada no final do século XIX pelo engenheiro e físico Guilherme Schuch de Capanema – o Barão de Capanema. Marcas de um caminho foram descobertas na ocasião da instalação das linhas de telégrafo no Estado do Paraná. Nas proximidades de Campo Erê, entre os rios Iguaçu e Uruguai, o barão relatou que a estrada podia ser percorrida facilmente.

Para Galdino (2002), o que levou o barão a relacionar a estrada com os incas eram os acampamentos entrincheirados em pontos estratégicos e dispostos no sentido oeste-leste. “As escalas dessa linha constituiriam postos de abrigo ou

defesa, ou ainda, estações de descanso e abastecimento, criadas a exemplo incaico de vias e estradas” (GALDINO, 2002, p.95).

O Barão de Capanema (apud GALDINO, 2002, p.98) referencia um outro trecho que, a partir do rio Piquiri, seguia para leste. Este remanescente foi achado pelo fundador da Colônia Thereza, na época em que tentava abrir uma via de comunicação com os Campos Gerais. “A estrada contornava grotões, procurando lugares enxutos e evitando ao mesmo tempo declives ásperos, muito pronunciados.” Diante da observação, o barão reconheceu o planejamento da via conforme a topografia, atribuindo a profissionais sua implantação. Contudo, vale ressaltar que as trilhas comprovadamente indígenas também eram planejadas, buscando terrenos menos acidentados quando possível. É importante salientar também que as questões culturais, tecnológicas e organizacionais dos nativos que habitaram o vasto território brasileiro foram, por varias décadas, menosprezadas por conquistadores que os compreendiam como povos inferiores.

Já na década de 70 do século XX, vestígios de um ramal do Peabiru foram descobertos nas proximidades de Campina da Lagoa, no vale do Piquiri. A equipe de arqueólogos comandada por Igor Chmyz, da Universidade Federal do Paraná, encontrou, resguardado pela mata pluvial subtropical, um caminho bem visível, com 40 centímetros de profundidade e 1,40 metro de largura. Segundo o pesquisador, o trajeto possuía uma extensão de aproximadamente 30 quilômetros, na direção nordeste – sudoeste (CHMYZ, 1974). Na ocasião, foi constatado que esse ramal do Peabiru contornava as elevações oferecendo mais conforto ao usuário mesmo com o aumento do trajeto.

No mapa elaborado por Reinhard Maack (1968) para descrever a trajetória de Ulrich Schmidl, o eixo principal do Peabiru é localizado ao norte da

nascente do Rio Cantu, portanto, sobre o município de Pitanga. Segundo Clemente Gaioski (2004), diversos artefatos indígenas foram achados nessa localidade em um trajeto retilíneo (Figura 05). Em uma das pedras, há a gravura da cabeça de um animal, possivelmente uma lhama, utilizada por Schmidl e comumente criada pelos incas. Esse fato pode comprovar certos deslocamentos dos Incas para o leste, utilizando a rede de caminhos.

Aprofundando as pesquisas para desvendar o motivo de sítios que seguiam um trajeto em comum, foram descobertas valetas em uma localidade conhecida por Barra do Espírito Santo e, nas proximidades da cidade, o pesquisador relata que oito segmentos do caminho foram encontrados, protegidos pela mata nativa.

Em pesquisa *in loco* nas imediações do município de Pitanga foram constatados três pontos que se interligam praticamente no sentido retilíneo leste – oeste. Possivelmente, eram elementos demarcatórios do caminho.



Figura 05. Artefatos encontrados pelo pesquisador Clemente Gaioski ao longo de um trajeto retilíneo nas proximidades de Pitanga-PR. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Na Figura 06, é apresentada uma pedra polida com inscrições representando um possível alinhamento do trajeto. Está localizada em uma propriedade rural a aproximadamente três quilômetros a leste de outro marco

referencial: as pedras alinhadas (Figura 07). Essas pedras representam, provavelmente, coordenadas geográficas. Possuindo o mesmo distanciamento, todas têm caimento para o mesmo lado e a pedra central é polida. Segundo informações locais, há uma probabilidade da maior parte dos elementos estarem sob o solo, o que poderia ser comprovado através de pesquisas arqueológicas.

Na localidade do Gamelão, às margens do Rio do Meio, município de Pitanga, foram encontradas inscrições que estão a aproximadamente oito quilômetros a oeste das pedras alinhadas. Uma figura tendo como base a forma de um peixe, as laterais em “v” e na parte superior uma cruz atribuem sua realização a cristãos, provavelmente jesuítas que utilizavam o caminho, como mostra a Figura 08.

Conforme colocações de Bueno (1998) e Brum (1999), o Peabiru era demarcado por uma vegetação tipo gramínea. Nos trechos encontrados em Pitanga, uma característica demarcatória é este tipo de vegetação: uma grama rasteira que impede o desenvolvimento de outra espécie de plantio, sendo que seu alastramento deve-se à utilização do caminho, pois, uma vez que o caminhante passa, as folhas grudam nos pés e suas sementes são levadas para outros lugares.



Figura 06. Pedra polida com inscrições demarcando um provável trecho do caminho.  
Foto:Rodrigo Meira Martoni.



Figura 07. Pedras alinhadas representando, possivelmente, coordenadas geográficas. Foto:  
Rodrigo Meira Martoni.



Figura 08. Inscrições na localidade do Gamelão, nas margens do Rio do Meio. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Com exceção dos remanescentes encontrados entre os rios Iguaçu e Uruguai, que faziam parte do ramal que se dirigia para o vale do Rio Uruguai, os que foram encontrados entre a Colônia Thereza, Pitanga e Campina da Lagoa faziam parte de uma linha praticamente retilínea no sentido leste - oeste. Os vestígios que permanecem não são muitos, devido à expansão agrícola e à ação do tempo. Daí a dificuldade de um possível reaproveitamento integral da rota em sua originalidade, interligando municípios.

### 3.3.2 Aspectos naturais

Saindo de São Vicente, a primitiva via transpunha a serra litorânea e, à medida que subia, cortava o relevo entalhado com vegetação densa da Mata Atlântica, elementos estes que dificultavam a viagem, principalmente quando o trecho passou a ser utilizado por tropeiros que conduziam, dentre outros animais, mulas cargueiras. Após a transposição, o caminho passava por uma região de campos compreendida no Estado de São Paulo por Campos da Faxina (Itapeva), Itapetininga e Itararé. Entrava no Paraná seguindo pelo 2º planalto, cortava a Escarpa Devoniana, nas proximidades de Jaguariaíva, e prosseguia pelo 1º planalto até cortar novamente a escarpa nas proximidades de Castro, ou seja, no ponto de entroncamento dos ramais para oeste.

Sua transposição constituía uma barreira de difícil passagem devido aos canyons, fraturas e rios extremamente encachoeirados, mas, ao mesmo tempo, oferecia diversas lapas, com tetos na horizontal, que serviam como abrigo. Nessa região os nativos e viajantes deviam enfrentar chuvas constantes devido à orografia. Após a escarpa, o caminho prosseguia por um grande platô, com colinas suaves, e, mesmo depois de cruzar o Rio Tibagi, seguia por campos, chamados de estepes e com vegetação tipo gramínea. Em locais isolados e às margens dos rios ainda é comum visualizar agrupamentos de árvores, onde se destaca a araucária.

Para os viajantes, provavelmente, essa era a região ideal, pois havia amplitude visual para caça e possível preparação para a defesa no caso de ataques inimigos. A passagem pelos rios não representava uma barreira difícil, visto que são empedrados, pouco largos e, em muitos pontos, permitem vau devido à pouca profundidade.

O caminho dirigia-se para a região do atual município de Reserva, sendo que, depois dessa localidade, a oeste, prosseguia através de um relevo mais entalhado, por conta do Rio Ivaí e seus afluentes. Porém, antes da transposição do rio, o trecho cortava a floresta ombrófila mista, ou seja, as florestas com araucária que, devido às chuvas anuais bem definidas, baixas temperaturas e geadas nos meses de inverno, constituíam uma paisagem diferenciada (RODERJAN, 1990).

Colinas com variações de 300 a mil metros caracterizam ainda a paisagem deste trecho. No vale do Ivaí, o caminho cortava a floresta estacional, onde, devido à menor altitude, ocorre geadas eventuais e a vegetação, nos períodos de baixa pluviosidade, perde as folhas, o que modifica substancialmente a paisagem (RODERJAN, 1990).

Posteriormente à passagem pelo Rio Ivaí, o caminho cruzava a Serra Geral, que apresenta grandes altitudes, constituindo -se em uma barreira e também em um marco referencial. Acima da serra localiza-se Pitanga, no platô de aproximadamente mil metros. O caminho passava por onde foi estabelecido esse município, nas proximidades da nascente do Rio Cantu, e prosseguia em direção a Campina da Lagoa. Dominava a paisagem a floresta com araucária, sendo que as baixas temperaturas influenciam ainda a composição da flora regional remanescente.

Após passar pelas proximidades da cabeceira do Rio Cantu, o caminho prosseguia em direção a Campina da Lagoa, cruzando o mesmo rio e, posteriormente, o Rio Piquiri. No trecho em que o caminho cortava esses rios, há um relevo bastante entalhado por redes de drenagem, com altitudes mais baixas, em direção à calha do Rio Paraná. Quanto à vegetação da época, no vale onde se

localizam os rios Cantu e Piquiri, o caminho cortava novamente um trecho de floresta estacional e seguia uma boa distância, mas em paralelo, à margem esquerda do Piquiri, cortando uma área de floresta com araucária e, pouco antes de chegar nas proximidades de Toledo, cruzava novamente uma região com floresta estacional até atingir o Rio Paraná.

É necessário levar em consideração que, dos componentes naturais analisados, o relevo não sofreu alterações, mas a vegetação do Estado do Paraná foi reduzida a menos de 9% da cobertura original até 1995 ([www.ambicenter.com.br](http://www.ambicenter.com.br), 2004). Quanto à floresta de araucária, restou menos de 1% da cobertura original ([www.ambientebrasil.com.br](http://www.ambientebrasil.com.br), 2004). Assim, houve uma substancial mudança paisagística por onde passava o Peabiru no Estado do Paraná, menos acentuada nas regiões dos Campos Gerais, mas bastante transformada no que diz respeito às florestas com araucária e estacional.

A análise das regiões cortadas pelo Peabiru diz respeito somente ao trajeto principal. Contudo, muitas eram as trilhas de conexão. Pelas rotas que formavam a rede Peabiru, será possível verificar, posteriormente, que alguns dos importantes caminhos não surgiram espontaneamente, mas foram melhorados a partir do aproveitamento de trilhas dessa rede que, por sua vez, serviram como linhas referenciais para bandeirantes, tropeiros e demais viajantes nos primórdios da ocupação e exploração do interior. Como exemplo pode-se citar a Graciosa, na Serra do Mar do Paraná, e alguns dos roteiros utilizados por tropas na região Sul.

#### 4 CAMINHOS DA SERRA DO MAR PARANAENSE

Em 1646 foi comunicada a descoberta das primeiras minas de ouro no litoral paranaense e, antes mesmo de se constatar sobre a produtividade e viabilidade de exploração, o governo geral do Rio de Janeiro nomeou um administrador geral para as minas em Paranaguá. Conforme houve novos descobrimentos, acampamentos foram constituídos do litoral para o interior ainda no século XVII. (CARDOSO, 1981).

Apesar de pouco significativa em comparação a outras regiões do país, a exploração aurífera, o primeiro ciclo econômico paranaense, provocou alguns efeitos: a ocupação do litoral por mineradores de outras localidades; a fundação de Paranaguá e povoamento litorâneo; a colonização do primeiro planalto, que era praticamente desconhecido; o estabelecimento do povoado de Curitiba, devido aos antigos arraiais de faiscadores auríferos<sup>2</sup>; e a utilização e abertura de trilhas na Escarpa do Mar, entre o litoral e o planalto, como a Graciosa, o Itupava e o Arraial, sendo tais caminhos de extrema importância para o desenvolvimento regional (WACHOWICZ, 1988).

---

<sup>2</sup> As partículas de ouro, encontradas nas margens e imediações de rios, eram conhecidas como “*faíscas*, porque brilhavam ao sol, e daí, por extensão, *faisqueira* o depósito de ouro e *fisqueiro* o minerador”. Santos (2001).

#### 4.1 GRACIOSA

Em sua obra “Geografia Física do Estado do Paraná”, Maack (1968) referencia como um ramal do Peabiru uma trilha que, saindo de Paranaguá, atingia Curitiba. Seu traçado, em extenso trecho, pode ser o da Graciosa, por ser considerada a mais antiga via de comunicação entre o litoral e o interior<sup>3</sup>. Como a data de seu estabelecimento é incerta e, provavelmente, anterior ao descobrimento, esse ramal teria sido construído por indígenas que habitavam o planalto e se deslocavam constantemente para o litoral. Encontrado em meio à mata durante o processo de exploração aurífera, o primitivo e precário caminho indígena da Graciosa foi aproveitado por faiscadores de ouro que circulavam pela região.

O caminho se iniciava na Vilinha do Atuba, em Curitiba, passando onde atualmente se situa o Canguiri e Quatro Barras. Seguia por difíceis terrenos pelas proximidades de Borda do Campo e do Pico Anhangava, atingindo a Serra da Graciosa e tendo como ponto final o Porto de Antonina (HABITZREUTER, 2000), como apresentado na Figura 09. Durante o trajeto, além da vegetação, seus usuários se deparavam com diversos rios e córregos.

Segundo Carlos Renato Fernandes (apud FILIPAK, 2002, p.195) a denominação Graciosa origina-se com “um maravilhoso e idílico recanto, a *Ilha Graciosa* (Ilha do Corisco), localizada no fundo da Baía de Antonina”. Com a influência dos usuários da trilha, que se finalizava em Antonina, o termo Graciosa foi estendido ao caminho e à Serra Jaguarapira.

---

<sup>3</sup> Os caminhos mais utilizados para acessar a Serra do Mar eram fluviais. Possibilitavam o acesso aos diferentes pontos onde partiam os trajetos de ligação com o planalto. De Antonina a Paranaguá percorria-se pelo mar. A ligação de Paranaguá com Porto de Barreiros, Porto Real (Morretes) e Porto de Cima era via Rio Cubatão, atual Nhundiaquara. No entanto, para Habitzreuter (2000) havia um caminho terrestre bastante precário entre a região de Morretes e Paranaguá. Esse trajeto poderia ser um trecho do ramal do Peabiru até o início da serra ou a ligação com o Caminho da Graciosa.

Como trilha indígena, a via não oferecia condições de passagem a muares carregados. A primeira tentativa de beneficiamento para viabilizá-la ao trânsito de animais foi feita pelo ouvidor Rafael Pires Pardinho, em 1721. Anos depois, devido às poucas melhorias, o sargento Simão Cardoso Pazes providenciou reparos assumindo os custos e, posteriormente, o tropeiro Manuel Teixeira de Carvalho a utilizou como via para a primeira tropa de muares que se deslocou para o litoral (WACHOWICZ, 1988).

Mesmo oferecendo menos perigo que outros trajetos construídos na serra, muitos viajantes não faziam questão de utilizá-la: a estrada era extensa devido à sua menor declividade e seu trajeto não permitia a passagem por Morretes, o que prejudicava o comércio local e a exportação de produtos pelo Porto de Paranaguá<sup>4</sup>. Havia também uma rota mais curta que, passando por Morretes, permitia o acesso a Paranaguá pelo Rio Cubatão (atual Nhundiaquara).

O atraso para a realização das obras na Graciosa ocorreu devido à “Guerra dos Portos”, conflito gerado pelos interesses de Morretes e Paranaguá contra Antonina. Em 1807, mais uma tentativa de viabilizar a rota foi feita pelo governador da capitania de São Paulo, Antônio José de França e Horta. Não agindo democraticamente, impôs aos moradores de Antonina e Morretes que contribuíssem financeiramente e com serviços braçais na realização da obra. Esse fato provocou protestos pela população das vilas de Morretes e Paranaguá e, em 1808, o trajeto ainda encontrava -se em condições precárias devido aos conflitos de interesses desses três povoados (WACHOWICZ, 1988).

---

<sup>4</sup> O Porto de Paranaguá era prejudicado, pois o trajeto direto a Antonina (cidade portuária) dispensava sua utilização. Passando por Morretes, o transporte de produtos para o litoral era via fluvial até Paranaguá, beneficiando as duas localidades.

Em 1820, D. João VI providenciou benfeitorias na estrada, mas somente a partir de 1854, ano em que o Paraná foi desmembrado da Província de São Paulo, iniciaram-se as obras que viabilizaram definitivamente o caminho. Nessa época, ciente da importância das vias de comunicação para o desenvolvimento regional, o presidente da Província do Paraná, Zacarias de Góes e Vasconcelos, determinou ao engenheiro Henrique de Beaurepaire Rohan que verificasse os caminhos pela Serra do Mar e determinasse qual o trajeto que poderia ser melhor aproveitado para o trânsito de animais. Os caminhos do Itupava e Arraial foram desconsiderados. A Graciosa, mesmo considerada sem condições para servir como via principal devido a seus aclives e declives acentuados, foi o caminho escolhido para referenciar um outro traçado pela serra.

A Lei Provincial nº 9 autorizou a constituição da estrada entre Curitiba e Antonina podendo aplicar na construção as sobras do imposto de Registro do Rio Negro e demais barreiras, até a quantia de 30:000\$000 por ano” (MARTINS, 1995, p.112). As obras iniciaram-se no dia 20 de agosto, sendo que, no início, foram realizadas poucas modificações: um atalho ligando Borda do Campo a Taquara foi aberto, um desvio foi feito no Morro do Bicho e uma ponte construída sob o Rio das Pedras (HABITZREUTER, 2000).

Em sua viagem pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo, em 1858, Robert Ave-Lallemant (1980, p.87) relata o trecho percorrido entre Curitiba e o litoral, quando a Graciosa ainda encontrava-se em obras sob o comando do engenheiro Saturnino Francisco de Freitas Villalva:

Com admirável elegância serpeia ela através das serras em amplas curvas e insignificantes aclives de oito por cento nos lugares mais íngremes. O leito da estrada, macadamizado com delgada camada de areia, mede vinte palmos de largura. Tem bordadura de pedra de ambos os lados e no centro um canal de derivação que a cada

cinquenta passos, por meio de um ralo debaixo da estrada, despeja a água para fora. De cada lado, um pequeno espaço livre, deixando lugar para desvio em qualquer parte. Em certo ponto da bela estrada mostrou-me Villalva um trecho da estrada antiga, que descia de um outeiro. Parecia uma ravina vazia; dificilmente se compreende como burros carregados podiam vencer tal caminho.

Perduraram por 19 anos, sob a coordenação de vários engenheiros, as obras para as modificações técnicas, como retificação de trajetos, pavimentação e construção de pontes, sendo que contratempos como desmoronamentos e destruição de pontes, ocasionados por temporais em 1868, atrasaram sua inauguração. Somente em 1873, após uma modificação quase total, o caminho foi aberto ao tráfego. O trajeto era tido como o mais importante da província no século XIX, “pois veio a desafogar a economia paranaense, atrofiada que estava no planalto por falta de transporte eficiente” (WACHOWICZ, 1988, p.100).

A Graciosa é uma referência turística do Paraná por sua história e arrojado traçado. No ambiente do qual faz parte a estrada pode-se notar suas pontes e curvas acentuadas compondo a paisagem natural: flora, fauna rios e cascatas. O caminho contribui atualmente com a apreciação da viagem, uma vez que a pressa é um paradoxo perante suas curvas. Seu traçado original, o Caminho Colonial da Graciosa, que serviu como referencial para o estabelecimento da estrada, pode ser encontrado cortando alguns trechos. É um trajeto “calçado com pedras irregulares, lisas e encobertas pelo limo, serpenteando a parte mais alta da descida da Serra”, sendo que extensa parte está invisível pelo acúmulo de sedimentos ou escondido pela vegetação (HABITZREUTER, 2000, p.59).

## 4.2 ITUPAVA

O Caminho do Itupava, segundo uma tradição popular, foi aberto por caçadores de Borda do Campo (região entre Curitiba e a borda do planalto) que, ao perseguirem uma anta, chegaram a Porto de Cima. O trajeto que percorreram teria dado origem ao caminho por volta de 1625 (WACHOWICZ, 1988). Mesmo oferecendo um trajeto menos extenso, seu traçado, acompanhando um relevo irregular, não permitia condições favoráveis para o deslocamento de animais cargueiros. Para Steca (2002), o Itupava era um roteiro de difícil passagem por causa dos declives e picos acentuados. Avé-Lallemant (1980, p.89) escreveu que este “era e é um incômodo caminho serrano, no qual só burros fortes com pequenas cargas podem subir lentamente [...]”.

Esse trajeto tinha início no passo do Rio Belém, em Curitiba, no "Largo Bittencourt", atual Círculo Militar, e rumava para nordeste na direção da Fazenda Borda do Campo, utilizada como ponto de parada (hoje município de Borda do Campo, próximo a Quatro Barras). Até essa localidade, o caminho seguia paralelamente ao da Graciosa, distante aproximadamente seis quilômetros ao sul. Na serra, a trilha passava à direita do Morro do Anhangava, contornava o Morro "Pão de Loth" (hoje Pão de Ló) e finalizava-se em Porto de Cima (Figura 09).

Anteriormente à construção do caminho que margeava o rio Nhundiaquara, entre Porto de Cima e Morretes, o transporte era fluvial. Devido às corredeiras e cachoeiras desse trecho, ou seja, a impossibilidade de navegação, o Porto de Cima, apesar de continuar com a mesma denominação, perdeu sua função para Morretes.

Apesar de suas condições, o caminho era preferido por tropeiros viajantes por ser mais curto e ter como ponto final a Vila de Morretes: a travessia da Serra do Mar, a partir de Curitiba, levava dois dias por esse caminho, enquanto que pelo do Arraial eram necessários três dias de viagem e, pela Graciosa, quatro dias; os viajantes tinham afinidades com os comerciantes de Morretes e na localidade realizavam bons negócios.

Depois de quase 15 décadas de sua abertura, o caminho foi viabilizado pelo tenente-coronel Afonso Botelho de Sampaio e Souza, em 1772, mesmo contra as indicações do capitão general Dom Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus. Segundo ele, os caminhos possibilitavam a circulação de informações que, conseqüentemente, poderiam contribuir com a análise crítica das pessoas contra o rei português e dirigentes locais do Império (HABITZREUTER, 2000).

Independente das colocações do Morgado de Mateus, as obras de melhoramento foram realizadas por motivos militares. No comando de uma expedição ao sertão paranaense, o tenente precisava transportar dois canhões pela Serra do Mar e o caminho escolhido foi o do Itupava. Na ocasião da passagem, o trajeto foi melhorado e retificado na serra, passando por uma enorme rocha denominada Cadeado. Para viabilizar esse trecho, a rocha, localizada nas proximidades de um despenhadeiro na Serra da Farinha Seca, foi aberta com tiros de canhão.

A partir dessas melhorias, principalmente do local onde a rocha foi quebrada em pedaços, foi possibilitado o trânsito de animais conduzidos por tropeiros que desciam com erva-mate, fumo, carne seca, couros e cereais e regressavam com açúcar, sal, álcool e outros produtos. O Itupava foi muito utilizado,

sendo considerado o principal caminho pela Serra do Mar até a viabilização final da Graciosa, em 1873 (WACHOWICZ, 1988). Segundo Habitzreuter (2000), esse é o caminho que oferece a mais bela paisagem da serra e planície litorânea. Atualmente está resguardado pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP) e, no trecho entre Borda do Campo e a estação ferroviária Engenheiro Lange, é possível caminhar sobre as pedras colocadas a partir de 1830, ano em que o presidente da Província de São Paulo ordenou melhorias no seu traçado.

### **4.3 ARRAIAL**

Existia ainda um terceiro caminho, utilizado principalmente pelos moradores das vilas de São José dos Pinhais e Lapa (antiga Vila do Príncipe). Essa opção de acesso ao litoral paranaense, estabelecida por faiscadores de ouro que habitavam Arraial Grande, atual São José dos Pinhais, denominava-se Caminho do Arraial (WACHOWICZ, 1988).

Para Habitzreuter (2000), o caminho que teria sido aberto tendo como referência uma trilha indígena saía da Vila de São José dos Pinhais e, após atingir a região denominada Cabrestante, no final da serra, possuía dois ramais. Um dirigia-se para o Porto de Barreiros às margens do Rio do Pinto (atualmente no território de Morretes) e outro para o Porto do Padre Veiga, na confluência do Rio do Pinto com o Nhundiaquara (Figura 09). O Caminho do Arraial contribuiu com a formação desse porto, em uma localidade com algumas casas que serviam para habitação, comércio e armazém.

Nessa povoação, considerada como ponto intermediário para produtos que do litoral eram transportados ao planalto e do planalto ao litoral, chegavam viajantes em pequenas embarcações e dali seguiam rumo a São José dos Pinhais pelo Arraial. O ramal a partir do Porto do Padre Veiga até a interseção com o ramal para Morretes, além de ser uma opção para os litorâneos que desejavam atingir a região sul de Curitiba pelo Arraial, foi utilizado até a transferência do porto para a Vila de Morretes, que começou a se desenvolver em 1725.

Pelo relato do engenheiro Beaurepaire Rohan (apud MARTINS, 1995), em dias de chuva era impraticável transitar pelo Arraial: antes de atingir a serra, o trajeto acompanhava o leito de dois rios que constantemente transbordavam e impediam a passagem; na serra havia acentuados declives e os viajantes eram obrigados a cortar a escarpa em locais bastante estreitos, o que tornava a viagem perigosa.

Em comparação aos caminhos da Graciosa e do Itupava, o do Arraial era o que oferecia maiores desvantagens aos viajantes. Assim, sua utilização está vinculada aos mineradores que transitavam pela região e aos moradores de Lapa de São José dos Pinhais. No entanto, dois fatos colaboram para que esse trajeto tenha sido desprezado como via de comunicação: já no princípio do século XVIII os mineradores haviam abandonado a região e migrado para Minas Gerais e Cuiabá; muitos eram os moradores das vilas do planalto que preferiam se deslocar pelo Itupava nos períodos de grande precipitação, sendo que um caminho ligava São José dos Pinhais com o trecho do Itupava, situado na região de Borda do Campo (HABITZREUTER, 2000).

Remanescentes da época dos mineradores de ouro podem ser encontrados às margens do caminho na região do Cabrestante:

Trata-se de dois muros laterais inclinados com aproximadamente 10 metros de comprimento e dois de altura, separados por um valo de 1 metro de largura, construídos de pedras irregulares com algum tipo de argamassa, em perfeito estado de conservação [...]. O valo localiza-se numa baixada mais ou menos 100 metros fora da trilha do Arraial [...] (HABITZREUTER, 2000, p.28).

Quanto ao caminho, é possível encontrar vestígios a partir do quilômetro 49 da BR-277 e também do quilômetro 52, onde há o chamado Pilão de Pedra, local que referencia sua entrada na mata. Parte de seu traçado nos trechos empedrados está soterrado, sendo que na descida da serra, região do Botafogo e Cabrestante, o trajeto é referenciado pelo calçamento nos pontos em que este não foi destruído pela construção do oleoduto Araucária – Paranaguá.

#### **4.4 CARACTERÍSTICAS PAISAGÍSTICAS DO AMBIENTE CORTADO PELAS CONEXÕES**

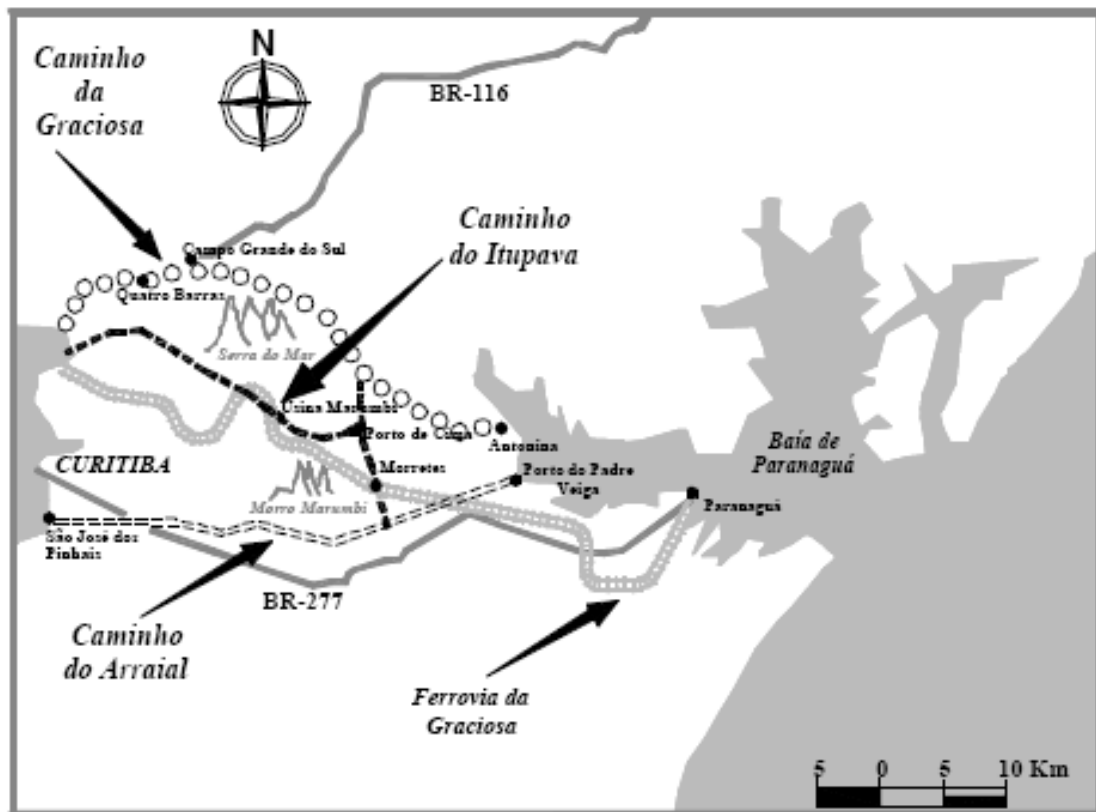
##### **ALTIPLANO – LITORAL**

A cobertura vegetal que os caminhos atravessavam logo na encosta da serra é a floresta ombrófila densa submontana, com grande diversidade vegetal em função da qualidade dos solos, distribuição e abundância de chuvas e inexistência de geadas. As árvores podem chegar a 35 metros de altura. Conforme os antigos viajantes avançavam, podiam perceber que a cobertura vegetal sofria mudanças em função da altitude.

Acima de 600 metros, a floresta ombrófila densa montana (Mata Atlântica) apresenta diferenciações em função da diminuição da temperatura,

geadas nos períodos de inverno e menor profundidade dos solos. Assim, é possível notar até os 1.200 metros uma floresta com perda e até ausência de espécies de caráter tropical (RODERJAN, 1990).

Após atingir os pontos mais elevados da Serra do Mar, acima dos 1.200 metros, os caminhos passavam pelas formações de campos e rochas características de topos. Nessa altitude, a vegetação é caracterizada por árvores de porte reduzido que variam de três a sete metros de altura, devido à influência de temperaturas baixas, fortes e contínuos ventos, solos rasos e menos férteis (RODERJAN, 1990).



Fonte: Habitareater, 2000. Organização: Rodrigo Meira Martoni.

Figura 09. Os primitivos caminhos da Serra do Mar paranaense (em mapa atual).

Além da vegetação, os viajantes que utilizavam esses caminhos se deparavam com um relevo acidentado, constituído por grandes paredões, rios encachoeirados e corredeiras. Conforme subiam, enfrentavam a diminuição da temperatura que, nos meses de inverno, já nas proximidades do primeiro planalto, era muito baixa.

## 5 TROPEIROS E CAMINHOS DE INTEGRAÇÃO: ENTRE OS CRIATÓRIOS SULINOS E OS CENTROS DE COMERCIALIZAÇÃO

Certamente a transformação das antigas trilhas indígenas em caminhos viáveis para o deslocamento de animais aconteceu com a grande e contínua utilização destes, seja para o transporte de pessoas e mantimentos, seja para a condução de mulas, cavalos e bois dos locais de criação para os de comercialização. Aos homens que desbravaram ou reaproveitaram diversas trilhas existentes conduzindo animais é dada a designação de “tropeiro”.

O termo tropa é utilizado há muito tempo, mas sua atribuição a certo número de animais conduzidos por alguns homens “substantivados de tropeiros”, uma profissão, começou nas regiões dos vastos campos sulinos que se estendem a partir das margens do Rio da Prata (TRINDADE, 1992).

As tropas chucras eram aquelas compostas por mulas<sup>5</sup> que eram vendidas como meios de transporte. Já as tropas arreadas, geralmente regionais, eram as de muares encilhados com as chamadas cangalhas, sendo transportados os mantimentos ou mercadorias nas bruacas de couro cru que comportavam até 45 quilos de cada lado (FILIPAK, 2002). (Figura 10).

---

<sup>5</sup> Animal híbrido e estéril, resultante do cruzamento da égua com o jumento, a mula tem características excelentes, inclusive para montaria e transporte de mercadorias em percursos inóspitos e de longa duração. Com maior porte que o jumento, possui excelente equilíbrio e segurança em estradas esburacadas e pedregosas, além de ser resistente às mudanças climáticas, pouco exigente em relação ao pasto e facilmente adaptável às mudanças de alimentação. Essas características a tornavam o meio de transporte ideal, não apenas para os caminhos de tropeiros do sul, mas para todo o Brasil (Trindade, 1992).



Figura 10. Simulação de tropa arreada nas proximidades do município de Bom Jesus-RS, na ocasião do VII Seminário Nacional e IV Encontro do Cone Sul sobre Tropeirismo – Senatro. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Esses mesmos apetrechos eram utilizados como abrigo aos tropeiros que, juntando-os na forma de um quadrado e cobrindo-os com pedaços de couro, podiam passar a noite mais protegidos, conforme representação do naturalista francês Jean Baptiste Debret (Figura 11).

O movimento e, portanto, avanço sobre muitos dos caminhos das regiões Sudeste e Sul, pode ser relacionado em parte às descobertas auríferas nas Minas Gerais em fins do século XVII. Tornando-se a base da economia colonial a partir das primeiras décadas do século XVIII, o ouro propiciou a formação de um diligente e diversificado mercado interno: era preciso animais para o transporte e agricultura de subsistência para atender a vasta região do interior mineiro (JOB, 1984).

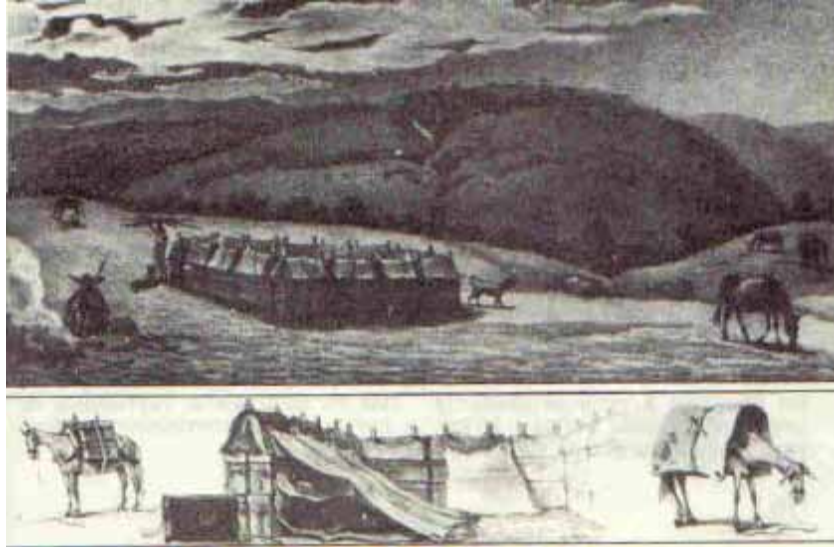


Figura 11. Acampamento de tropeiros representado por Debret em 1828 (PRADO, 1973).

Com o alastramento da ocupação devido às novas descobertas, o enfoque econômico colonial, antes centrado nas regiões canavieiras, foi transferido para as Minas Gerais. Essa nova região, promissora para diversos migrantes exploradores, foi sendo povoada esparsamente com a constituição de pequenos núcleos isolados entre si.

O fato é que não havia a preocupação em estabelecer lavouras ou pasto para o gado em Minas Gerais, tamanha era a busca pelo metal<sup>6</sup>. Para Oliveira (2004, p.197) “sua especialização necessitava da especialização de outras regiões a fim de abastecê-la”. Com isso, a criação de animais em outros locais foi incentivada como uma atividade subsidiária, mas economicamente viável, uma vez que atendia ao crescente mercado.

No início do século XVIII, foram introduzidas as primeiras cabeças de gado nos Campos de Curitiba, vindas do litoral pelos caminhos da Serra do Mar (CARDOSO, 1981, p.48). Conforme colocações da pesquisadora Roselys Roderjan

---

<sup>6</sup> Segundo o historiador Moacyr Flores (1995), com o intuito de não desviar a mão-de-obra da exploração de minérios, a coroa portuguesa havia proibido o cultivo e a criação de animais nas regiões auríferas de Minas Gerais. A justificativa era que se produzia mais lucro mantendo um escravo extraíndo ouro do que cultivando o solo ou cuidando de animais.

(1995, p.29), já em 1704 existiam criatórios de gado no primeiro planalto paranaense e a comercialização com São Paulo e Minas Gerais era realizada por uma via bastante precária. Esse trecho, possivelmente, foi reaproveitado de parte do trajeto principal do Peabiru.

Além desses criatórios, havia criações de cavalos e bois no Piauí e Pernambuco (SILVA, 2004). Tendo como referência o Rio São Francisco, esses animais eram levados até Minas Gerais e comercializados. Contudo, os mesmos caminhos que do Nordeste forneciam meios de transporte na região das minas, serviam também para o contrabando do metal. Para impedi-lo, “a coroa fechou oficialmente o tráfego no Rio São Francisco”. (OLIVEIRA, 2004, p.197).

Diante do número insuficiente de animais nos Campos de Curitiba e a proibição do tráfego por caminhos que possibilitavam o contrabando no Nordeste, o Rio Grande do Sul, mesmo distante, foi inserido no sistema econômico colonial como fornecedor de meios de transporte devido à sua reserva consolidada: Cristóvão de Mendoza y Orellana, padre jesuíta, trouxe da região de Corrientes para o Rio Grande do Sul, em 1634, as primeiras 990 cabeças. As missões localizadas na Serra do Tape, região situada entre os rios Piratini e Camaquã, eram abastecidas com gado vacum e equino, pois “os jesuítas consideravam essencial para o bom êxito do reducionismo guarani o abastecimento regular de carne bovina [...]” (RUSCHEL, 2000, p.40).

Entre 1636 e 1638 as reduções foram atacadas por bandeirantes, o que obrigou os sobreviventes a abandonarem a região e migrarem para a margem oposta do Rio Uruguai, constituindo outros povos ou juntando-se aos existentes. O gado abandonado que se reproduzia livremente resultou em uma enorme reserva, ocupando grande porção do estado, desde o centro-sul até a o litoral (TRINDADE,

1992). O desenvolvimento de outros povos missioneiros e a reapropriação do rebanho que havia se multiplicado deu-se após o aniquilamento da bandeira de Manoel Pires, em 1641. Nos anos subseqüentes, os jesuítas estabeleceram outras reduções e amplas estâncias no oeste do Rio Grande do Sul para o reagrupamento desse gado.

Para a atividade de coleta, pastoreio e reprodução, foi estabelecida uma rede de caminhos e instaladas novas sedes de povos na banda oriental do Rio Uruguai. Esta organização social ficou mundialmente conhecida como os *Sete Povos das Missões*: Santo Ângelo, São Miguel, São Luiz, São Borja, São João, São Lourenço e São Nicolau, tendo como capital administrativa o povo de São Miguel.

Esses grandes estabelecimentos foram, gradualmente, estendendo-se na direção leste, até quase a Lagoa dos Patos, sempre à procura de gado. Apenas o imenso rebanho espalhado entre os rios Negro, Camaquã e o litoral não foi tocado, ficando como reserva para reabastecer as estâncias quando houvesse necessidade; a essa área foi dada a designação de Vacaria do Mar (TRINDADE, 1992, p.20).

O rebanho que constituía a Vacaria do Mar foi aproveitado não somente pelos missioneiros, mas por tropeiros que, a partir do povoamento de Laguna, em 1684, descobriram e se apropriaram dos animais para a comercialização de charque e gado. Para essa atividade, constituíram invernadas no litoral, entre São José do Norte e Torres, a partir de 1723. Nessa época, além do gado da Vacaria do Mar, muares argentinos também começaram a ser comercializados em Laguna (FLORES, 1998).

Criados desde 1573 na região de Entre Rios e Santa Fé para abastecer e suprir com meios de transporte as minas de Potosi, as mulas eram os

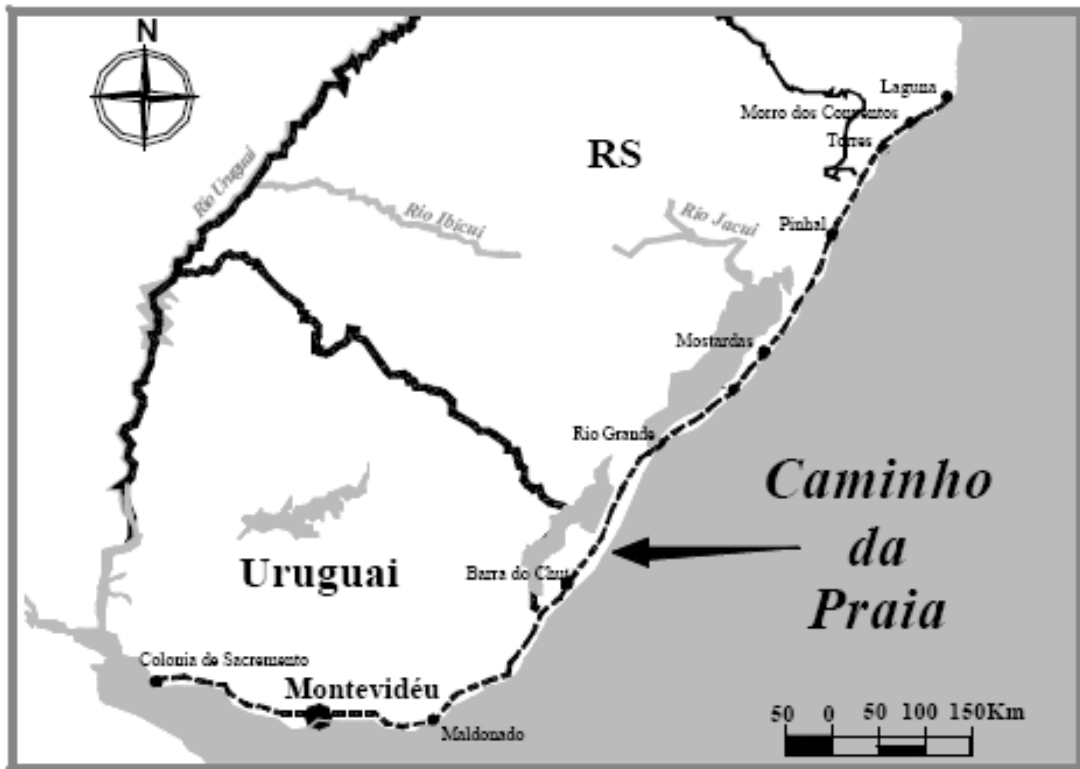
animais preferidos e atenderam o crescente comércio com as Minas Gerais após o declínio da mineração de prata.

### **5.1 OS CAMINHOS DA PRAIA E DOS AMBRÓSIOS**

Em um primeiro momento, as tropas, principalmente de muares, eram conduzidas até Laguna e embarcadas para o litoral paulista e do Rio de Janeiro. Para o deslocamento utilizava -se o Caminho da Praia ou Estrada do Inferno, situado no Rio Grande português do século XVIII, que compreendia uma “estreita faixa de terra [...]” (MATTOS, 1984, p.18). Segundo Silva (2004, p.244), tal roteiro foi relatado por Domingos da Filgueira em 1703 (Figura 12 ).

O trajeto era iniciado na Colônia de Sacramento (Uruguai) e, beirando a praia, passava nas proximidades de Montevideú, Maldonado, Barra do Chuí, Taim, Rio Grande, Estreito, Bojurú, Tavares, Mostardas, Quintão, Pinhal, Cidreira, Tramandaí, Capão da Canoa, Torres, Morro dos Conventos, Rincão e finalizava - se em Laguna. Essas localidades servem apenas como referências, já que até 1737 estavam fundadas somente as vilas de Sacramento, Montevideú e Laguna (BRUM, 1999).

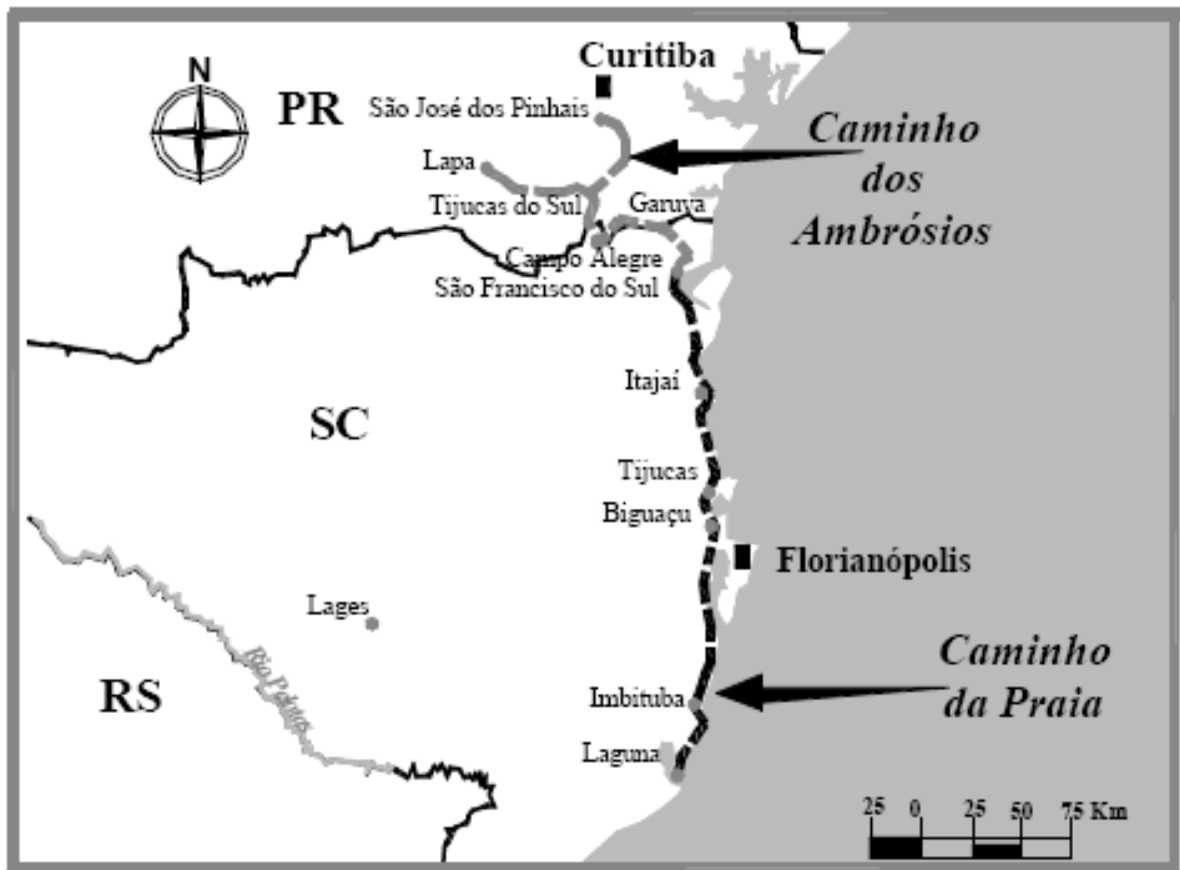
Provavelmente, ao longo do percurso, o mar servia como estrutura suporte aos tropeiros, pois, pelas correntes geladas das Malvinas, havia abundância de peixes. Conforme aumentava sua utilização, foram surgindo locais para parada, pouso e recolhimento de gado em diversos trechos. Na barra do Rio Grande funcionou, entre 1725 e 1729, um posto que cobrava pela passagem dos animais, sob o comando de João de Magalhães (FLORES, 2003).



Fonte: Brum, 1999. Organização: Rodrigo Meira Martoni.

Figura 12. Caminho da Praia ou Estrada do Inferno (em mapa atual).

Segundo Schmidlin (2004) havia uma opção alternativa ao transporte marítimo. Uma rota que apresentava difíceis locais de passagem dava continuidade ao Caminho da Praia: após Laguna, o trajeto prosseguia passando pelas atuais localidades de Imbituba, Ilha de Santa Catarina (Florianópolis), Biguaçu, Tijucas, Itajaí e proximidades de São Francisco do Sul, na Baía da Babitonga. Desse local, direcionava-se para o interior seguindo pelo Caminho dos Ambrósios (Figura 13).



Fonte: Schmidlin, 2004. Organização: Rodrigo Meira Martoni.

Figura 13. De Laguna ao primeiro planalto paranaense: continuação do Caminho da Praia e o Caminho dos Ambrósios (em mapa atual).

Esta ligação entre o Caminho da Praia e o interior é considerada por Júlio Estrela Moreira (apud SCHMIDLIN, 2004) como uma rota pré-cabralina. O trajeto é atualmente referenciado pelas seguintes localidades: São Francisco do Sul, Garuva, Campo Alegre, Tijucas do Sul e São José dos Pinhais, sendo que os remanescentes da estrada podem ser observados entre Tijucas do Sul, Campo Alegre e Garuva.

De Tijucas do Sul havia uma bifurcação: uma estrada permitia acesso à região de São José dos Pinhais e outra a Lapa. Alguns trechos do Caminho dos Ambrósios são empedrados e a sua denominação pode ser atribuída a “uma planta silvestre da família ‘compositae’ (flores compostas) do gênero ‘ambrosia’, abundante

na região e que os portugueses acharam parecida com outra comum nas pradarias de Portugal [...]” (SCHMIDLIN, 2004, p. 328).

## **5.2 O CAMINHO A PARTIR DE URUGUAIANA E OS CRIATÓRIOS DE MUARES DO RIO**

### **GRANDE DO SUL**

O motivo do deslocamento de tropas pela Estrada do Inferno, no trecho entre a Colônia de Sacramento e Tramandaí, era a presença dos índios guaranis no interior (BRUM, 1999). O problema foi resolvido após 1750 com o Tratado de Madrid, que consistia na troca entre a colônia portuguesa Sacramento, localizada estrategicamente no Estuário do Prata, e parte do atual Estado do Rio Grande do Sul, incluindo algumas missões. Para cumpri-lo, iniciaram-se as Guerras Guaraníticas (1750 – 1756) promovidas pela junção de espanhóis e portugueses contra os missioneiros.

Com as Missões, foi conquistada, também, a principal área de criatório de mulas dos guaranis, além de ser o caminho obrigatório das manadas de muares contrabandeadas dos campos vizinhos pertencentes ao Vice-reinado do Prata, hoje Argentina e Uruguai (TRINDADE, 1992, p.27).

Devido à expulsão dos jesuítas, na segunda metade do século XVIII, os tropeiros que negociavam mulas nas províncias argentinas seguiam um roteiro pelo interior. Para Raul Pont (apud BRUM, 1999, p.122) era “um mar verde a se perder de vista, sem estradas, sem cercas, orientava-se o tropeiro pelas estrelas e pelos poucos acidentes geográficos da região” (Figura 14).

O caminho, vindo da Argentina, iniciava -se ao sul de Uruguaiana, no Passo de Santana Velha , e seguia passando nas proximidades de Alegrete, São Francisco de Assis, São Vicente, Boca do Monte e Santa Maria. Prosseguindo, o trajeto acompanhava a encosta da serra, passando por Rio Pardo e atravessando o Rio Jacuí no Passo das Pederneiras. Dessa localidade, seguia para leste em direção aos Campos de Viamão.

Na parte inicial do caminho, os tropeiros deparavam-se com campos “duros e pedregosos”, próprios de solos com pouca profundidade. Estes campos caracterizam-se por uma vegetação baixa que dá um aspecto de “tapete contínuo” à paisagem (PORTO, 1990, p.128). Depois, ao entrarem na “Depressão Central”, deparavam-se com os chamados “Campos Grossos”, caracterizados pela presença de “gramíneas, ervas e subarbustos [...] onde o solo não é totalmente recoberto” (PORTO, 1990, p.129).

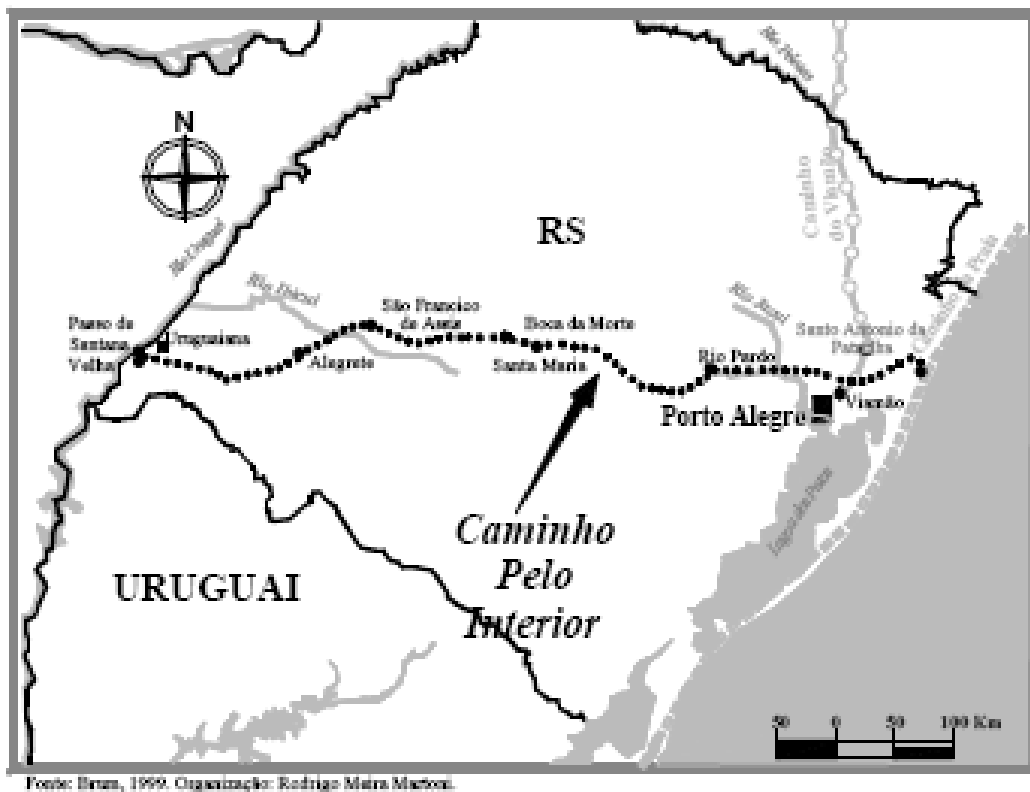


Figura 14. Caminho pelo interior, ligando os criatórios argentinos com os Campos de Viamão (em mapa atual).

O caminho pelo interior, provavelmente, continuou a ser utilizado mesmo após 1760, quando começaram a se consolidar criatórios de muars no Rio Grande do Sul. Devido às divergências entre Espanha e Portugal, foi proibida a vinda desses animais da região platina, mas em muitas das estâncias de criação do Rio Grande do Sul tentava -se legalizar a mercadoria. Para isso, era colocada por cada criador uma “marca nas mulas entrerrianas que, assim, eram nacionalizadas, embora tal prática fosse algumas vezes desmascarada nos registros, já que as mulas argentinas eram de estrutura mais elevada” (BRUM, 1999, p.123).

A comercialização de gado bovino, cavalar e muar da região Sul, assim como no Sudeste, aumentou conforme a demanda nas Minas Gerais, o estabelecimento de estâncias de criação e a viabilização de caminhos entre os centros fornecedores e consumidores. Diversos tropeiros, aproveitando-se do

crescente e promissor comércio de meios de transporte, foram os responsáveis pela ocupação inicial do Rio Grande do Sul.

### **5.3 CAMINHO DOS CONVENTOS: UMA ALTERNATIVA PELOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA**

Para o pesquisador Henrique Schimidlin (2004), a condução de animais pela Estrada da Praia até Laguna ou o prosseguimento pelo litoral até o Caminho dos Ambrósios perdurou até a viabilização de uma via interiorana. Segundo Barroso (1995, p.37), muitas eram as dificuldades enfrentadas por tropeiros que conduziam animais pelo litoral “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”.

A idéia da abertura de uma estrada pelo interior foi do sargento mor Manuel Gonçalves de Aguiar, devido às dificuldades vivenciadas nas viagens que realizou de Santos para as regiões do sul entre 1711 e 1714 e a crescente necessidade de meios de transporte na região Sudeste (SPALDING, 1953).

Em 1720, Bartolomeu Paes de Abreu se dispôs a abri-la, mas devido a entraves políticos o projeto foi atrasado. Somente em setembro de 1727, Francisco de Souza e Faria, sob ordens do governador de São Paulo, Antônio Silva Caldeira Pimentel, foi encarregado da abertura do caminho. Tinha como atribuição também relatar rios conforme suas denominações, marcar passos nos cursos d'água com suas respectivas largura e profundidade, além de não importunar nativos e espanhóis missionários (SCHMIDLIN, 1995).

Após buscar no Porto de Santos os materiais necessários e acompanhantes nas vilas de Curitiba, Paranaguá e São Francisco, se dirigiu a Laguna, onde encontrou forte resistência do governo local (SCHMIDLIN, 1995). Para o tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu (apud Oliveira, 1996, p.20), a abertura dessa estrada não era de interesse de diversos moradores de vilas que, por ela, se tornariam mais acessíveis.

Alguns ficaram receosos por terem sua liberdade comprometida, devido a crimes que cometeram, sendo que até então habitavam em locais isolados; outros achavam aqueles “sertões impraticáveis” e que a abertura de uma via de deslocamento de tropas facilitaria a locomoção dos guaranis das missões para as Minas Gerais. No entanto, Pereira de Abreu resolveu as divergências em Laguna, fazendo com que a expedição de Souza e Faria fosse liberada e iniciada a abertura do caminho em 11 de fevereiro de 1728 (OLIVEIRA, 1996).

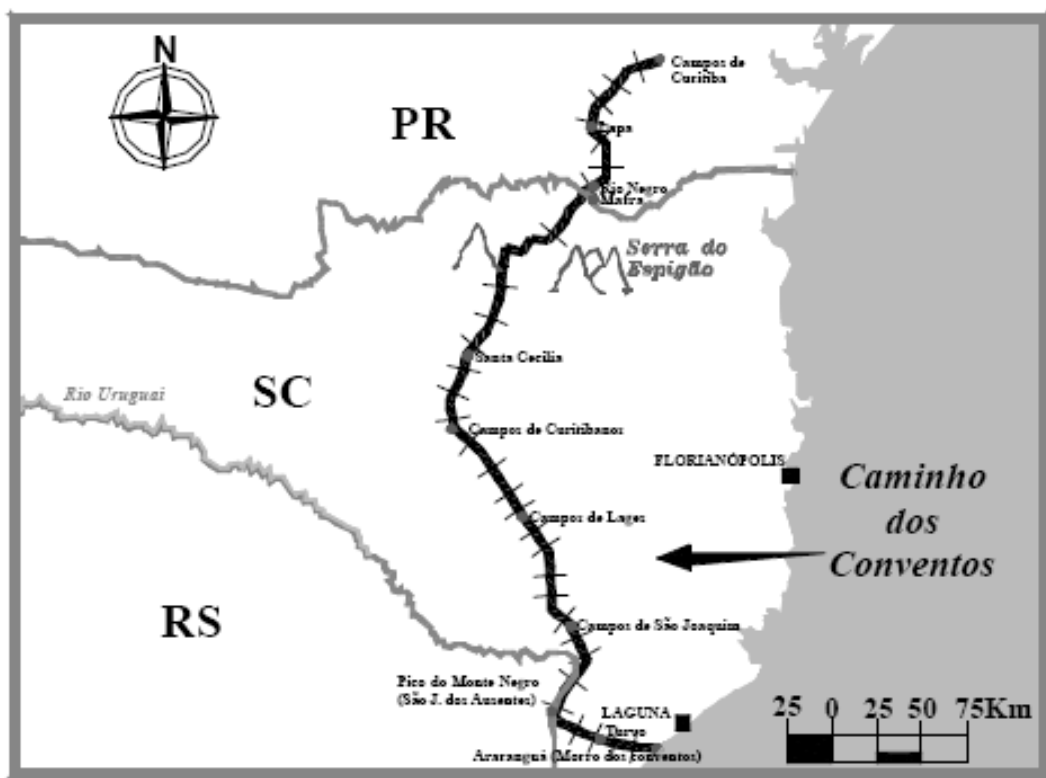
Essa via ligava a Estrada da Praia com os Campos de Cima da Serra, partindo da foz do Rio Araranguá, em um local ainda hoje conhecido por Morro dos Conventos, e atingia o planalto por uma trilha nas proximidades do pico do Monte Negro, atual São José dos Ausentes. Além de um canal de comunicação, constituiu-se em uma estratégia para o reconhecimento e aproveitamento do planalto, uma vez que cortava a Vacaria dos Pinhais<sup>7</sup>, região do planalto nordestino rio-grandense-do-sul ocupada por gado jesuíta desde a primeira década do século XVIII (SPALDING, 1953). (Figura 15).

---

<sup>7</sup> Segundo Ruschel (2000), os jesuítas trasladaram, no início de 1700, para a região Nordeste do Rio Grande do Sul, aproximadamente 80 mil reses. Em menos de uma década, os animais, que se reproduziam livremente e encontravam condições favoráveis para se desenvolverem, como pasto em abundância e cursos d’água, formaram a Vacaria dos Pinhais. Eram quase 500 mil cabeças que eram conduzidas pelos guaranis para os Sete Povos por trilhas. A Vacaria ficou prejudicada, quanto ao número de animais, depois da abertura de caminhos e a constante presença de tropeiros que dirigiam-se para o norte.

O historiador Aluisio de Almeida (apud GALDINO, 2002) relata que Francisco de Sousa e Faria teve como referência um roteiro de bandeirantes para transpor a serra. No entanto, os paulistas apenas aproveitavam caminhos existentes e não os construíam, sendo provável, então, que o trajeto seguido pela expedição apresentava vestígios por se tratar de uma trilha indígena.

O historiador Aluisio de Almeida (apud GALDINO, 2002) relata que Francisco de Sousa e Faria teve como referência um roteiro de bandeirantes para transpor a serra. No entanto, os paulistas apenas aproveitavam caminhos existentes e não os construíam, sendo provável, então, que o trajeto seguido pela expedição apresentava vestígios por se tratar de uma trilha indígena.



Fonte: Spalding, 1953; Schmidt, 1995. Organização: Rodrigo Meira Martoni.

Figura 15. Caminho dos Conventos: alargamento de trilhas de nativos pela expedição de Francisco de Souza e Faria entre 1728 e 1730 (em mapa atual).

Para a transposição da serra, o grupo composto por 96 homens inicialmente levou onze meses, conforme relato de Sousa e Faria, fornecido ao padre Diogo Soares (apud SPALDING, 1953, p.74):

Passado o Cangicassú busquei logo a margem do rio Araranguá, e seguindo-a passei nela vários córregos e ribeiros fazendo em umas pontes, e desbarrancando outros para os poder passar. Chegado ao lugar, que chamam as Itaipabas passei o Araranguá, que terá no dito sitio pouco mais de 30 bracas de largo; passando o rio caminhei sempre ao norte, cortando matos em terras alagadiças, estivendo-as com assas trabalho, e com não menos fazendo pontes em alguns rios, até que andadas cinco léguas me foi preciso buscar outra vez o Rio Araranguá, por me livrar das serras, e morrarias em que dei, e me era impossível o subi-las. Segui rio acima, e o tornei a passar nas cabeceiras, em o sitio onde chamam de Orqueta, e onde principiam aos morros da serra chamada Paranapiacaba, e de que nascem muitos e vários ribeirões todos de pedra. Entre os morro achei um espigão por onde subi com toda a tropa, depois de 11 meses de continuo trabalho, fazendo o caminho a talho aberto, e é o único por onde se pode subir a serra. Desde os Conventos até este sitio que terão 23 léguas tudo são matos, e terra alagadiças, cortadas de vários córregos, e rios, em que entre pontes e estivas passarão de 73 as que lhe fiz, tudo à forca de braço, e só com 65 pessoas, e 32 cavalgadas, por me ter fugido, e desamparado a mais gente, e parte desta a devo ao general de São Paulo, que me mandou de novo.

No planalto, a expedição deparou-se com uma região de campos ondulados e com o gado dos jesuítas, além de diversos cursos d'água, caça em abundância, capões de mato com araucárias e “umas pedras de coco que arrebetam com o sol, e dentro outras pedrinhas que parecem diamantes já lapidados [...]” (FRANCISCO DE SOUZA E FARIA apud SPALDING, 1953, p 76). Segundo o relato de Souza e Faria, a expedição permaneceu nesses campos por aproximadamente seis meses, esperando reforços do governador de São Paulo<sup>8</sup>, e depois prosseguiu tendo como referência a borda do planalto.

---

<sup>8</sup> Segundo Schmidlin (1995), enquanto transcorriam os trabalhos de abertura, Caldeira Pimentel, por achar grande a demora, propôs que uma bandeira de reconhecimento partisse dos Campos de Curitiba em direção ao sul, com o intuito de encontrar o grupo comandado por Souza e Faria. Chefiada por Manoel Rodrigues Motta, saiu em 10 de maio de 1729. Chegou aos Campos de Lages,

Na abertura, não houve problemas com alimentação, devido à abundância de gado, pinheiros, mel e aguadas, elementos que serviram de suporte ao grupo. A finalização dos trabalhos deu-se no dia 11 de setembro de 1730, quando chegaram à fazenda denominada “Os Carlos”, nas proximidades de Lapa-PR. Em 19 de setembro, Souza e Faria comunicou à Câmara de Curitiba sua conclusão.

A primeira grande tropa que seguiu pelo Caminho dos Conventos foi comandada por Cristóvão Pereira de Abreu. Em 1728, enquanto Sousa e Faria deu início à abertura do caminho, Pereira de Abreu foi para o sul e, permanecendo na Colônia de Sacramento por alguns meses, reuniu uma tropa com aproximadamente oitocentas cavalgaduras (cavalos e muas). Seguindo pelo Caminho da Praia, chegou ao Porto do Rio Grande de São Pedro, no final de outubro de 1731, “e passando a parte do Norte [encontrou] várias pessoas com um grande número de animais para entrarem no dito caminho [...]” (ABREU, apud OLIVEIRA, 1996, p.21).

Examinando as condições da estrada com outros três acompanhantes, decidiu não prosseguir e foi a São Paulo providenciar recursos para melhorá-la. Provavelmente, os 800 animais trazidos da região de Entre Rios ficaram em uma internada aos cuidados de outros tropeiros. Em 1º de fevereiro de 1733, Cristóvão já se encontrava em cima da serra com 130 tropeiros de Santa Fé, Laguna e São Paulo e mais 2.200 animais divididos e liderados por éguas madrinhas (DOMINGUES, 1995).

Esta foi a primeira tropa de mulas chucas e cavalos, com um total de três mil animais, conduzida pela Via dos Conventos. Ao longo do trajeto, Cristóvão e seus companheiros tiveram de retificar o traçado e construir centenas de pontes. A

---

mas não encontrou a expedição vinda do sul. Em julho de 1730, outra bandeira foi montada, mas fracassou ao tentar penetrar no sertão.

tropa chegou na região de Curitiba em março de 1734 e de lá prosseguiu para as proximidades de Sorocaba, onde ficou internada. Dali seguiu para a região das Minas e foi negociada em Vila Rica. Para Brum (1999), essa foi uma tropeada incomum, pois as próximas que se seguiram foram vendidas em Sorocaba, onde se desenvolveu uma grande feira de comercialização. Com a abertura do caminho, a Vila de Laguna, que se localizava mais ao norte, ficou prejudicada. A partir de 1733, muitos de seus moradores, que já haviam feito o pedido de sesmaria, resolveram partir com suas famílias para as regiões mais ao sul, onde criavam animais e possuíam lavouras. Essas famílias foram se estabelecendo na faixa litorânea e nos Campos do Viamão. Com isso, a coroa portuguesa foi legitimando o território e expandindo suas zonas de ocupação.

#### **5.4 CAMINHO DO VIAMÃO**

Na época da abertura do Caminho dos Conventos foi constatada a existência de outra via de ligação com o planalto. Pelas colocações do padre Diogo Soares em uma carta dirigida ao rei de Portugal, em junho de 1731, havia dois caminhos: o aberto por Francisco de Souza e Faria e outro a partir dos Campos de Tramandaí. Zacarias Dias Cortes menciona em seu roteiro de 1723 um caminho ao sul de Araranguá, que se iniciava no local onde se finalizava a Serra do Mar.

Este roteiro foi analisado por Francisco de Souza e Faria antes de começar a abertura do Caminho dos Conventos (RUSCHEL, 2000, p.50). Anos depois, o padre matemático Diogo Soares comentou que, se ele tivesse seguido o trajeto de Dias Cortes, não teria gastado tanto tempo em transpor a serra e os

homens que compunham a expedição não teriam sido assolados por tantas dificuldades (SCHIMIDLIN, 1995).

As colocações do padre sobre o caminho a partir de Santo Antônio da Patrulha comprovam o fato que essa era uma antiga via, anterior à ocupação dos Campos de Viamão por estanceiros. Conforme estudos de Stoltz (2000, p.48), a trilha que saía do Rio Grande do Sul a aproximadamente 250 quilômetros ao sul do início do Caminho dos Conventos era “a primitiva vereda dos índios e o caminho utilizado pelos bandeirantes 100 anos antes”. Diante da constatação de que os bandeirantes não abriam caminhos, mas utilizavam os existentes, esse trajeto que saía dos Campos de Viamão poderia ser uma extensão tardia da rede Peabiru que ainda possuía marcas (GALDINO, 2002). Pelas facilidades que oferecia, em comparação ao Caminho dos Conventos, o trajeto passou a ser utilizado por tropeiros que comercializavam animais nas regiões situadas ao norte<sup>9</sup>

Tal opção de acesso aos Campos de Cima da Serra foi chamada de Caminho do Viamão, mas teve outras denominações: Caminho das Tropas, Estrada do Sul ou Estrada Real. Mesmo sofrendo algumas alterações para locais que ofereciam melhores passagens, ainda hoje é possível referenciá-la a partir das cidades que tiveram seu surgimento ou desenvolvimento ligados ao tropeirismo (TRINDADE, 1992).

Os antigos viajantes seguiam pelo município de Santo Antônio da Patrulha (Guarda Velha do Viamão)<sup>10</sup> e, rumando para o norte, passavam por Rolante, São Francisco de Paula, Bom Jesus, Passo de Santa Vitória (Rio Pelotas), Lages, Ponte Alta, Curitibanos, Ponte Alta do Norte, Santa Cecília (a BR-116 segue

---

<sup>9</sup> Segundo Moraes (2000) o Caminho dos Conventos passou a ser utilizado somente por tropeiros que realizavam o comércio regional do planalto para o litoral. Esse caminho praticamente não foi utilizado com grandes tropas que eram conduzidas para Sorocaba.

<sup>10</sup> Guarda velha do Viamão era um posto de pedágio da coroa portuguesa. Ao longo do Caminho de Viamão a Sorocaba foram instalados outros registros para a cobrança de tributos dos tropeiros.

o antigo caminho na Serra do Espigão), Mafra, Rio Negro, Campo do Tenente, Lapa, Porto Amazonas, Palmeira, Ponta Grossa, Castro (antigo pouso de Santana do Iapó dos Campos), Piraí do Sul, Estação Joaquim Murtinho, Jaguariaíva, Sengés, Itararé (junto ao rio que permaneceu com a mesma denominação), Itapeva, Itapetininga, Araçoiaba da Serra e Sorocaba. Pela maioria dos trechos desse caminho, transitaram durante quase dois séculos tropas de mulas, bovinos e eqüinos, com destino à feira de comercialização em Sorocaba<sup>11</sup> e, de lá, para diversas regiões do Brasil (Figura 16).



Fonte: Trindade, 1992. Organização: Rodrigo Meira Martoni.

Figura 16. Caminho do Viamão utilizado dos anos 40 do século XVIII até fins do século XIX (em mapa atual).

<sup>11</sup> Sorocaba foi o local onde se desenvolveu uma grande feira para a comercialização dos animais vindos do sul. Para Lucinda Prestes, “o intenso comércio ali celebrado até o final do século XIX acabou por determinar a configuração espacial, as particularidades físicas, econômicas e sociais da Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba”.

#### 5.4.1 Paisagem natural e cultural no eixo Viamão – Sorocaba

A leste do escudo rio-grandense-do-sul, referenciado por um triângulo que possui em seus vértices as cidades de Porto Alegre, Jaguarão e São Gabriel, estão situados os Campos do Viamão. São formações campestres que compreendem parte da porção litorânea do Estado do Rio Grande do Sul.

Essas planícies são assim denominadas devido à visão dos rios que formam o estuário do Rio Guaíba, a partir de uma elevação no município de Viamão: a forma é a dos dedos da mão. Após a Lagoa dos Barros, no norte do estado, até as proximidades de Laguna, em Santa Catarina, onde terminam as planícies costeiras, há a separação dos campos litorâneos com os que se situam mais a oeste pela Serra Geral e pela Serra do Mar catarinense . (TRINDADE, 1992).

Os tropeiros, vindos do Caminho da Praia, deixavam as planícies do litoral nas proximidades de Tramandaí e dirigiam-se a Viamão, ou, seguindo uma linha mais direta, para o Registro do Viamão, atual município de Santo Antônio da Patrulha. Os que vinham de Uruguaiana, pela rota do interior, passavam por Viamão e depois seguiam para o registro. Daí acompanhavam o vale do Rio Rolante, enfrentando no percurso de transposição da serra uma vegetação de transição entre a região litorânea e a do interior, denominada floresta estacional semidecidual. Nesse trecho do caminho, a vegetação se caracteriza por espécies “sempre-verdes” e também araucárias (LEITE, 1990).

Mas até Sorocaba, grande extensão do trajeto era composta por campos, o que proporcionava ampla vista e facilidade para a caça: os Campos de Cima da Serra, localizados na região mais alta e fria do Rio Grande do Sul; os Campos do Centro- Leste Catarinense, referenciados por Lages; os Campos Gerais

do Paraná, que vão desde a região Oeste de Curitiba até a divisa com São Paulo, e os Campos Paulistas, que se estreitam gradativamente na direção norte, sendo que entre Itapetininga e Sorocaba observa-se uma vegetação herbácea abundante e pequenas árvores tortuosas – uma região de cerrado (TRINDADE, 1992).

Assim, o caminho atravessava regiões caracterizadas pela floresta ombrófila mista (em alguns trechos do Nordeste rio-grandense-do-sul, mas com maior ocorrência após o Rio Canoas até o primeiro planalto paranaense), distinguida pela mistura de floras tropicais com temperadas e pela presença da araucária, desenvolvendo se em locais que apresentam uma das temperaturas mais baixas do país e com os maiores índices anuais de geada noturna (LEITE, 1990).

O trajeto cortava também regiões caracterizadas pela estepe (no Nordeste do Rio Grande do Sul, Sul de Santa Catarina e Campos Gerais), constituída por gramíneas que se juntam em porções distantes umas das outras, sob terrenos com suaves ondulações e ocorrência de agrupamentos de árvores às margens dos rios ou formando capões onde se evidencia a araucária (RODERJAN, 1990).

Cristóvão Pereira de Abreu conduziu uma segunda tropa por este caminho em 1740, passando pela mesma região, porém, alguns quilômetros a oeste do Caminho dos Conventos, que bifurcava com o do Viamão nas proximidades de Curitiba (MORAES, 2000). Na tropeada de 1733, Abreu (apud OLIVEIRA 1996, p.22) relatou que após a serra “se compõem aquellas terras d’ uma aprazível vista com campos mui dilatados cruzados todos de vários córregos de chistallinas águas [...] e há também nelles muitas madeiras, bons Mattos, e grande numero de pinhaes”.

O fato é que, durante boa parte do trajeto, os tropeiros se orientavam pela observação da paisagem, como explica Trindade (1992, p.59): “Aquelas ocorrências naturais, passíveis de serem nomeadas e memorizadas, eram a ‘carta de navegação’ do viandante. Mesmo os mais débeis sinais serviam de marco”. Logicamente, em vários trechos foram surgindo povoações e o caminho, pelo uso, ficou aparente no relevo, independente de outros marcos de orientação.

Associadas aos componentes naturais, as marcas deixadas pelo ir e vir dos tropeiros constituiu uma paisagem cultural característica em cada região cortada pelo caminho. Entre Lages-SC e Bom Jesus-RS existem muros de taipas<sup>12</sup> (pedras) que ladeiam o trajeto por quase 70 quilômetros. Construídos por escravos, provavelmente eram usados para delimitar a estrada, facilitar a lida dos tropeiros na condução dos animais e evitar que a tropa se misturasse com as criações das fazendas que começavam a ser estabelecidas.

Segundo o ex-tropeiro Ari Canene de Ataíde, proprietário da Fazenda Roseira, ao sul de Lages, os tropeiros que passavam pela região iam e vinham de vários lugares. “Aqui passavam tropas que vinham de Campo Belo, Vigia. Vinham de toda parte e iam buscar e levar coisas em Torres, serra abaixo. Cada um com uma tropinha de dez a doze cargueiros, ou mais, às vezes. Levavam charque para vender e de lá traziam açúcar e outras coisas [...]. Conheci também os tropeiros de mula que vinham do sul. Eu viajei muito. Comprei boi durante quatro anos para uma charqueada. Eu trouxe boi de Itararé, em São Paulo, para Lages. Trouxe também de São Francisco de Paula para Lages, atravessando o Pelotas, no Passo de Santa Vitória, a nado” (Figura 17).

---

<sup>12</sup> O dicionário Aurélio define como taipa “a parede que é feita de barro ou de cal e areia com enxaiméis e fasquias de madeira”. Porém, os habitantes da região se referem aos muros como taipas. Penso que assim os chamam pelo encaixe das pedras e não propriamente pelo material utilizado.

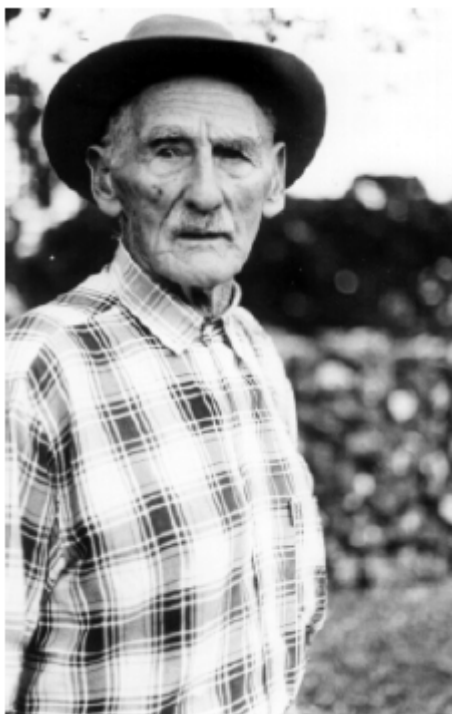


Figura 17. Tropeando saudades. Sr. Ari Canene de Ataíde, ex-tropeiro da região da Coxilha Rica, ao sul de Lages-SC. Foto: Ligia Meira Martoni.

Além das marcas que ficaram registradas na memória, o movimento também deixou sinais no traçado urbano das cidades, onde nota-se características semelhantes. Em Ponta Grossa, Palmeira e Castro, por exemplo, é possível reconhecer as antigas passagens. São cidades que tiveram seu desenvolvimento orientado pelo movimento de tropas, sendo que as primeiras casas e estabelecimentos comerciais foram edificadas às margens da via que acabou se caracterizando por ser mais larga devido à passagem, por diversas décadas, dos animais. Ainda hoje muitas ruas mantêm duas denominações, sendo a primeira “Rua das Tropas”. Isso contribuiu com a identidade desses lugares.

O município de Lapa (antiga Vila do Príncipe), caracterizado pelo centro histórico tombado e preservado e também pela antiga via das tropas, era um importante ponto de parada e de comercialização intermediária. As invernações no entorno da cidade eram comuns, pois, após a travessia do sertão lageano, os

muares chegavam exaustos e muito magros, sendo preciso engordá-los para comercializá-los posteriormente.

O juiz de direito, Salvador José Correia Coelho, numa viagem de São Paulo à Lapa, em 1844, escreveu que “é muito para ver a multidão de gado mular e cavalhar que nos meses de novembro e dezembro saem da Província de S. Pedro e se vendem no Príncipe ou aí passam com direção a feira anual de Sorocaba” (COELHO, 1844, p.19). (Figura 18).

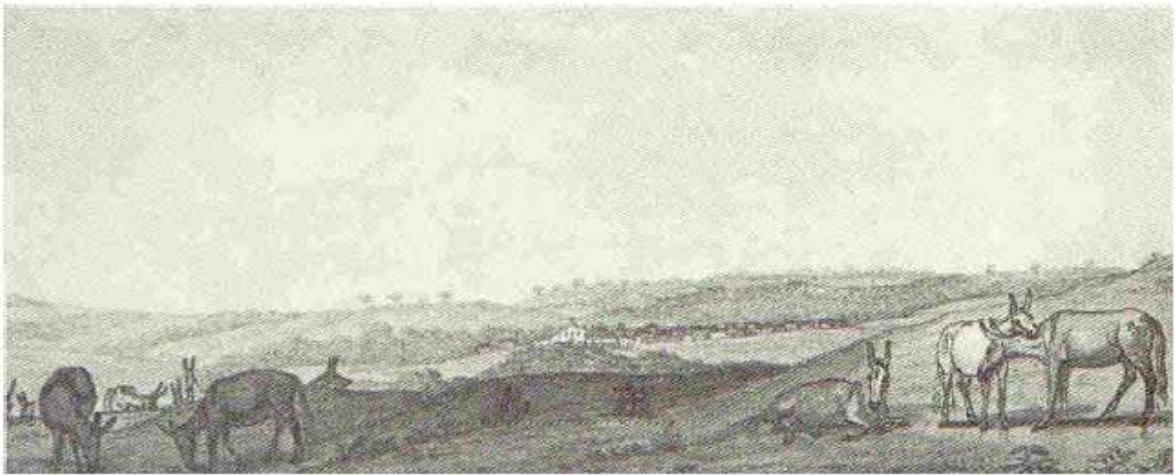


Figura 18. Muares nas proximidades do núcleo urbano de Lapa-PR, em 1828. Pintura de Jean-Baptiste Debret (PRADO, 1973).

Como o movimento perdurou por muito tempo, confere -se a esse trajeto a qualidade de uma “via cultural”. Jaelson Bitran Trindade (1992, p.76) comenta que “a paisagem – campos, rios, matas e serras – onde se criaram, invernaram e locomoveram as manadas de muares, a tropa por excelência, por mais de duzentos anos, permanece, com as alterações que levam a marca dos homens”.

#### 5.4.2. Viagens dos tropeiros

Os tropeiros enfrentavam uma série de percalços no dia-a-dia da viagem. Nos trechos mais desertos, o risco aumentava, ocasionando dificuldades para conseguir alimento e risco de passar fome, caso não estivessem precavidos.

Como exemplo pode-se citar o trecho entre Curitiba e Rio Negro, chamado Estrada da Mata, atualmente, Serra do Espigão. Pelas regiões de campos, o trabalho era mais fácil, sendo necessário sempre escolher locais ideais para paradas com bons pastos e aguadas, quando possível.

Cada tropa de mulas possuía entre 300 e mil animais, sendo necessários cerca de sete a 15 homens com cavalos para o trabalho, dependendo do tamanho da tropa. Era preciso cuidado para não perder animais quando coincidissem a passagem ou encontro de duas tropas por um mesmo lugar. Além das adversidades do relevo e do próprio trabalho de condução, outros perigos assolavam os homens que haviam escolhido o tropeirismo como profissão.

Eram onças e índios que, embrenhados na mata, não hesitavam em atacar quando houvesse oportunidade. Outro perigo constante eram os raios, comuns nos finais de tarde do período de verão, podendo fulminar qualquer viajante em todos os trechos do longo caminho (TRINDADE, 1992). O ciclo do tropeirismo não foi amplamente abordado pela historiografia nacional por não estar relacionado de forma direta à economia mercantil de exportação, mas foi a partir dele que se formaram as bases financeiras da cultura cafeeira no Estado de São Paulo (PRESTES, 1999).

### 5.4.3. O caminho em mapas do século XVIII

O historiador paulista Alfredo Ellis Jr (apud TRINDADE, 1992, p. 92) relatou que “talvez a estrada do Rio Grande a São Paulo tenha sido a rota de maior importância na história do Brasil, pois sem ela não teria havido o ciclo do ouro, não teria havido o café e nem a unidade nacional teria sido levada a cabo”.

Devido à sua importância para a integração territorial e também econômica, diversos mapas demonstravam o percurso do Caminho do Viamão. Fazendo parte das “Cartas Topográficas do Continente Sul e parte Meridional da América Portuguesa Com as Batalhas que o Illmo e Exmo Conde de Bobadella ganhou aos índios das Missoens do Paraguay Recompilladas pelo Govor e Capm Genal de S. Paulo Dom Luis Antônio de Sousa Botelho Mouram”, o mapa apresentado na Figura 19, de 1775, é a “demonstração da nova Campa de Guarapuava”.

Nele é demonstrado parte do atual território paranaense, destacando as Sete Quedas, em Guaíra, como “Salto Grande”, e os rios Piquiri, Iguaçu e Paraná. Referencia o Caminho do Viamão como “Camo para Viamão” vindo da “Vacaria” logo na passagem do Rio Negro e, a oeste, localidades e picadas do interior são indicadas por letras. Os Campos de Guarapuava são descritos como “campos aque se não vio ofim”.

A Figura 20 se refere a um mapa da segunda metade do século XVIII. Localiza o Caminho do Viamão sem pontos referenciais importantes, como o Posto Imperial de Santa Vitória e a Vila de Lages, que na época de sua confecção já existiam. Após passar pela Guarda do Viamão, hoje Santo Antônio da Patrulha, seguia para o norte atravessando os rios Camisas, Antas, Cerquinha (antigo Inferno

Pequeno), Pelotas (antigo Grande do Inferno) e Canoas. Segundo Ruschel (2000), antes da instalação do Pedágio Imperial de Santa Vitória (1772), o caminho tinha sua trajetória entre os rios Pelotas e atual Cerquinha, transpondo o Pelotas no Passo do João Ribeiro.

Localidades e rios no litoral são demonstrados, tais como Laguna e o Rio Araranguá, como sendo um referencial utilizado por Francisco de Souza e Faria quando abriu o Caminho dos Conventos. O mapa é impreciso quanto às distâncias, ficando Laguna ao lado da Ilha de Santa Catarina (Florianópolis). Ao norte do Rio Araranguá, faz referência a uma lagoa chamada “Patos”. A denominação está associada aos nativos carijós que lá habitavam: pelo hábito de caçarem e se alimentarem de marrecos (aves abundantes na região) ficaram conhecidos por “índios patos” (BUENO, 1998).

As Figuras 21 e 22 integram os “Mappas Particulares extraídos da Carta da Capitna do Rio Grande de S. Pedro e suas circunuisinhancas athe o Ro da prata”. Elaborados pelo engenheiro e tenente coronel de infantaria Francisco João Roscio, com bases em suas observações entre os anos de 1774 e 1778, demonstram praticamente todo o percurso do Caminho do Viamão. O mapa da Figura 21 abrange o Paraná e São Paulo referenciando somente as vilas de Curitiba e Sorocaba no planalto e, no litoral, destaca Paranaguá. Mostra importantes rios que permanecem com as denominações atuais. Os canais naturais de comunicação com essa trilha seriam os rios “Cananea” e “Yguape”. No entanto, o caminho termina em uma trilha de forma oval, que corta a cabeceira de vários rios situados na Serra do Mar.

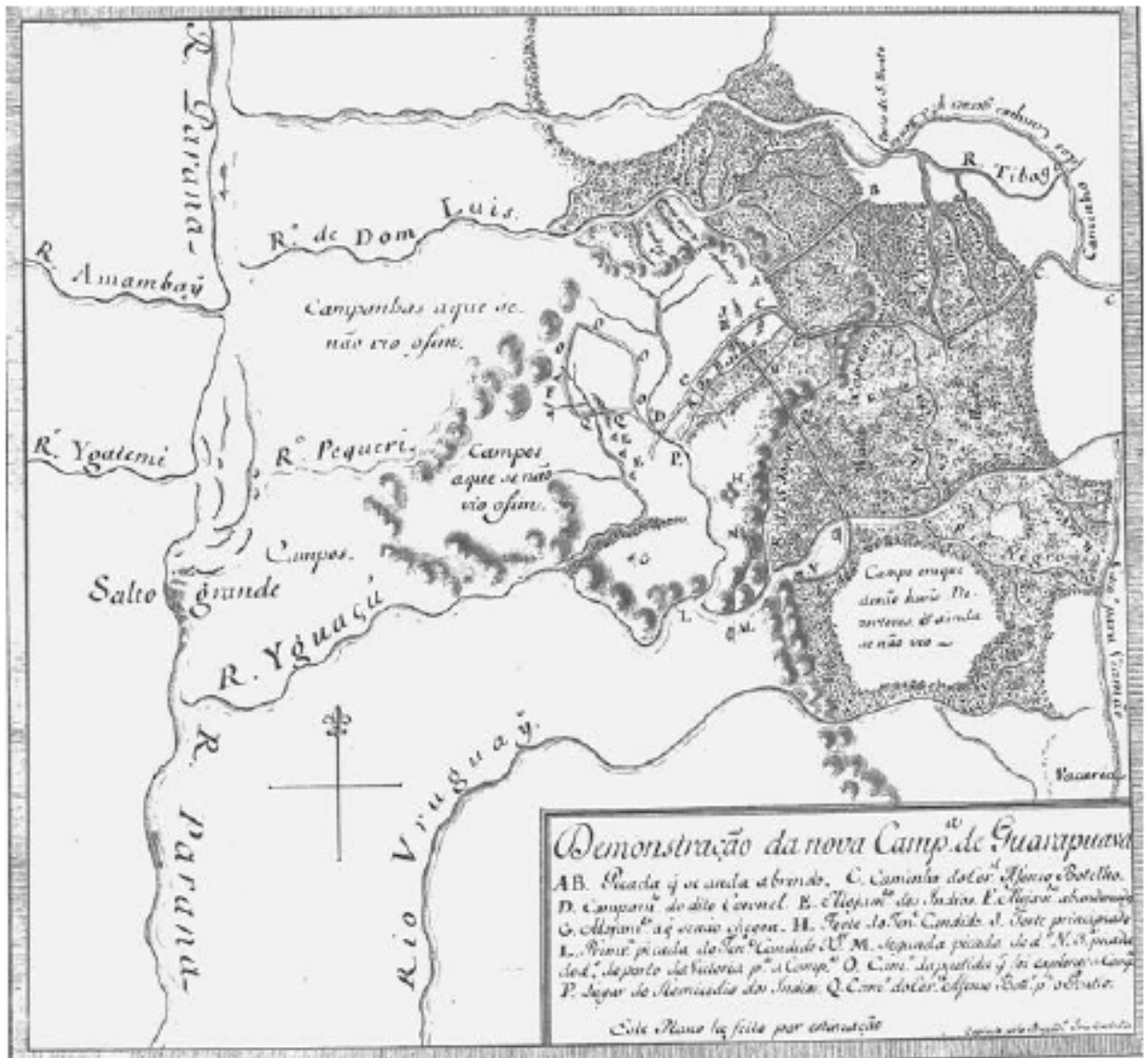


Figura 19. Mapa dos Campos de Guarapuava de 1775. Acervo: Biblioteca Nacional, Col. Morgado de Mateus, Rio de Janeiro.



Figura 20. Mapa da segunda metade do século XVIII referenciando a Guarda do Viamão e a trajetória do caminho pelos Campos de Cima da Serra. Acervo Biblioteca Mário de Andrade / PMSP.

A Figura 22 mostra o mapa que localiza o caminho em parte do Rio Grande do Sul e Santa Catarina até a divisa com o atual Estado do Paraná (referenciado pelo Rio Negro), demonstrando diversas trilhas que transpõem rios em diferentes pontos. A que segue parte do curso do Rio Araranguá e transpõe a serra chegando ao planalto nas proximidades do Rio das Antas é a referência do Caminho dos Conventos, aberto por Francisco de Souza e Faria. Esse trajeto cruza com um caminho que segue paralelamente à borda do planalto.

Segundo Ruschel (2000), o Caminho do Viamão sofreu alterações em sua rota: em um primeiro momento os tropeiros adotaram um trajeto nas proximidades da “Serra Geral dos Ximarroens”, pois temiam ataques indígenas, visto que mais a oeste localizava -se a reserva de gado jesuítica denominada “Vacaria dos Pinhais”. Após 1750, com o Tratado de Madrid, seguido das Guerras Guaraníticas que perduraram até 1756, os tropeiros retificaram o traçado para oeste, seguindo uma linha mais retilínea entre São Francisco de Paula e o Passo Imperial de Santa Vitória.

É possível observar que o primeiro trajeto bifurca após atravessar o Rio das Antas, encontrando-se novamente após o Rio do Inferno (atual Cerquinha), demonstrando a constituição de variantes locais a título de experimentação. Por esse trajeto, era necessário atravessar um maior número de rios e arroios, enquanto que pelo roteiro mais a oeste atravessava-se rios maiores, mas em menor número. É importante ressaltar que em épocas de chuva os rios tornavam-se barreiras de difícil passagem, o que atrasava a viagem. Assim, eram preferidos os caminhos que transpunham menos cursos d’água ou aqueles em que a travessia era segura.



do Rio Pelotas com o Rio dos Touros e, no mapa, o afluente localizado mais a leste é denominado de “Toiros”. O local deve ser o mesmo, pois nessa época o registro já funcionava há aproximadamente dois anos (desde 1772). Esse caminho “principal” encontra-se com o trajeto que acompanha a borda do planalto nas proximidades de Curitiba.

No sentido leste – oeste, após cruzar com as duas variantes do caminho que se bifurca, a trilha que vem do litoral alcança a “Frega de N.S. da Oliveira” e continua para oeste, dirigindo-se provavelmente para a Zona das Missões, em uma linha quase paralela ao Rio Pelotas. Merece destaque a representação da Serra Geral e da Serra Litorânea Catarinense, bem como o trecho do Caminho da Praia até a “Villa de Laguna” e, desta localidade, para o norte.



Figura 22. Mapa do Caminho do Viamão feito entre 1774 e 1778. Abrange os atuais estados de Santa Catarina e Paraná. Acervo: Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

## PARTE II – POTENCIAL TURÍSTICO DOS ANTIGOS CAMINHOS

### 6 SIGNIFICADO DE TURISMO E OS PEREGRINOS MODERNOS

O termo *tour*, do francês, deriva do latim *tornare* e do grego *tornos*, “significando [...] o movimento ao redor de um ponto central ou eixo” (THEOBALD apud BARBOSA, 2002, p.67). Contemplando uma significação amplamente difundida, o estudo do Turismo, tido como uma parte das ciências sociais e não das ciências econômicas, é definido por Hunziker e Krapf (apud MOLINA, 2001, p.11) como o “conjunto das relações e os fenômenos produzidos pelo deslocamento e permanência de pessoas fora de seu lugar de domicílio [...]”.

Com essa característica peculiar do fenômeno turístico, ou seja, deslocamento e, principalmente, permanência, verifica-se que a presença de um grande fluxo de visitantes em um determinado lugar, se não for dimensionada em consonância com a capacidade local, pode acarretar intervenções negativas no modo de vida tradicional, na distribuição de renda e também no patrimônio histórico e natural.

Assim, o Compromisso de Salvador, estabelecido em 1971 no II Encontro de Governadores para Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Natural do Brasil, já recomendava que agentes planejadores da atividade turística, públicos ou privados, englobassem em seus planos de ação a valorização e correta utilização e divulgação dos bens naturais e culturais brasileiros (CURY, 2002).

Apoiada pelo desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte e um quadro de mudanças sociais, como aumento do tempo livre e maior renda de

uma camada privilegiada, a atividade turística se expandiu no Brasil impulsionada por operadoras e agências: “a palavra de ordem hoje é no sentido de que um maior número de pessoas viaje mais depressa, para um maior número de lugares; reunindo mais experiências, ainda que mais breves [...]” (GOODEY, 2002, p.137).

O fomento a um turismo orientado para o consumo dos lugares (principalmente litorâneo, no caso brasileiro) e baseado em uma estrutura voltada às classes média e alta com um conteúdo altamente evasivo<sup>13</sup> ou massificado, contraria o Compromisso de Salvador no sentido de não valorizar o potencial educativo do patrimônio cultural e histórico nacional, deixando de promover o chamado ócio criativo.

Para Cohen (apud BARRETO, 2000, p. 20), os turistas que praticam o ócio criativo são denominados de “peregrinos modernos” ou “viajantes” e caracterizam-se pela curiosidade e vontade de aprender algo com o lugar. Os que praticam a evasão, denominada “buscadores de prazer”, buscam somente conforto, entretenimento e diversão. A diferença básica entre um e outro é que o “peregrino moderno” procura conhecer a realidade como ela é, enquanto o “buscador de prazer” vai ao encontro da realidade inventada para ele (MURTA, 2002).

O fato é que tipologias alternativas de turismo, principalmente o de natureza e o cultural, estão sendo mais procuradas por turistas “peregrinos modernos” que prezam pela qualidade da visita: poucas pessoas visitando menos lugares e mais lentamente, acumulando mais experiências, recebendo informações detalhadas e vivenciando manifestações como são na realidade. (GOODEY, 2002). Isso implica o restabelecimento de uma estrutura turística com bases locais, ou seja, desenvolvida com a participação da própria sociedade receptiva e que mantenha as características e autenticidade do lugar.

---

<sup>13</sup> Molina (2001) diferencia o uso do tempo livre com atividades de ócio e evasão. As atividades que compõem o ócio seriam descanso, diversão e desenvolvimento pessoal, ou seja, apreender algo; as que compõem a evasão seriam aquelas descontextualizadas do lugar, que negam a realidade. Praticar o ócio ou a evasão depende da experiência, vivência e cultura do indivíduo.

## 7 CAMINHOS REUTILIZADOS, *COUNTRY-WALKS* E INTERPRETAÇÃO

Uma forma para beneficiar comunidades de forma integrada, valorizando o patrimônio de uma região pelo turismo ambientalmente responsável e qualitativo, é mediante o aproveitamento ou criação de vínculos locais, regionais ou nacionais. Esses vínculos, sendo efetivados com bases em caminhos históricos, podem possibilitar a melhor compreensão de um lugar ou região, uma vez que dificilmente algo se desenvolve isoladamente.

O planejamento de caminhos turísticos pode conjugar natureza, história e cultura a um público adepto ao *trekking*, cicloturismo ou cavalgadas. Esse tipo de deslocamento com pouca velocidade, desprovido de pressa, gera necessariamente uma maior interação do visitante com o meio, beneficiando as localidades do trajeto, pois estas são divulgadas e procuradas no contexto do roteiro turístico.

Exemplos de caminhos reutilizados no Brasil são trechos de trajetos jesuíticos, no Oeste rio-grandense-do-sul, e a Estrada Real, em Minas Gerais. O primeiro, aproveitando-se da história missioneira, dos remanescentes das vias e das ruínas das missões, foi formatado como um roteiro histórico/cultural para caminhadas, envolvendo os municípios de São João Batista, São Miguel, São Lourenço, São Luiz Gonzaga e São Nicolau. O reaproveitamento do caminho teve como base, além da história, a potencialidade mística, religiosa e ecológica da região. “Das antigas trilhas [...] se orientou e traçou o caminho que se apresenta como uma jornada [...] de peregrinação mística, tradição, lazer, pesquisa, auto – conhecimento ou esporte” (PIPPI, 2004).

O segundo, baseado também nos aspectos históricos e vestígios dos caminhos utilizados por mineradores de ouro, está sendo viabilizado como via turística pelo Instituto Estrada Real<sup>14</sup>. Abrangendo 177 municípios, a Estrada Real, se operacionalizada com responsabilidade ambiental, poderá contribuir positivamente com as localidades inseridas na região de abrangência (ESTRADA REAL, 2004). Ambos os caminhos são divulgados pela internet (Figuras 23 e 24), com *homepages* ilustrativas contendo informações detalhadas e mapas sobre os roteiros, cidades, locais de parada, atrações, entre outras.

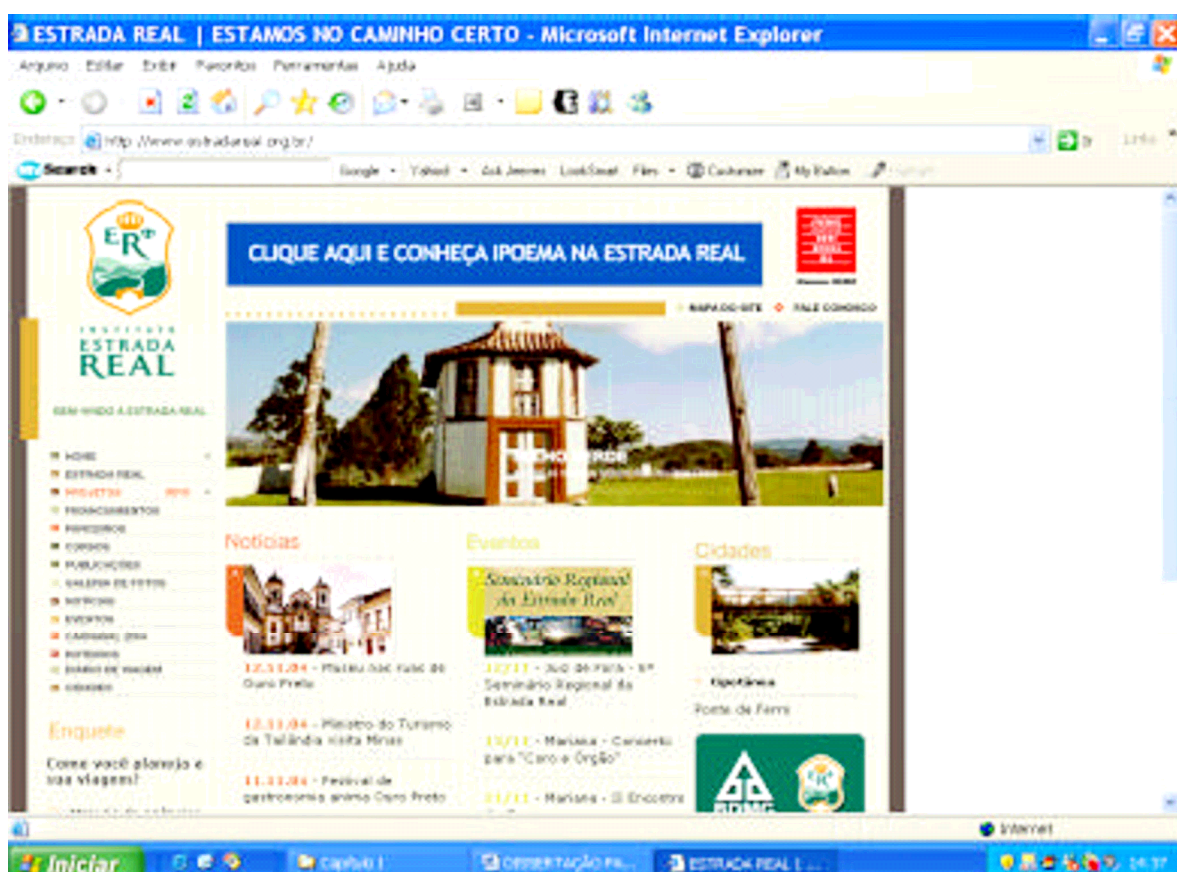


Figura 23. Página divulgada pela internet da Estrada Real, em Minas Gerais.

<sup>14</sup> Estabelecido pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG).

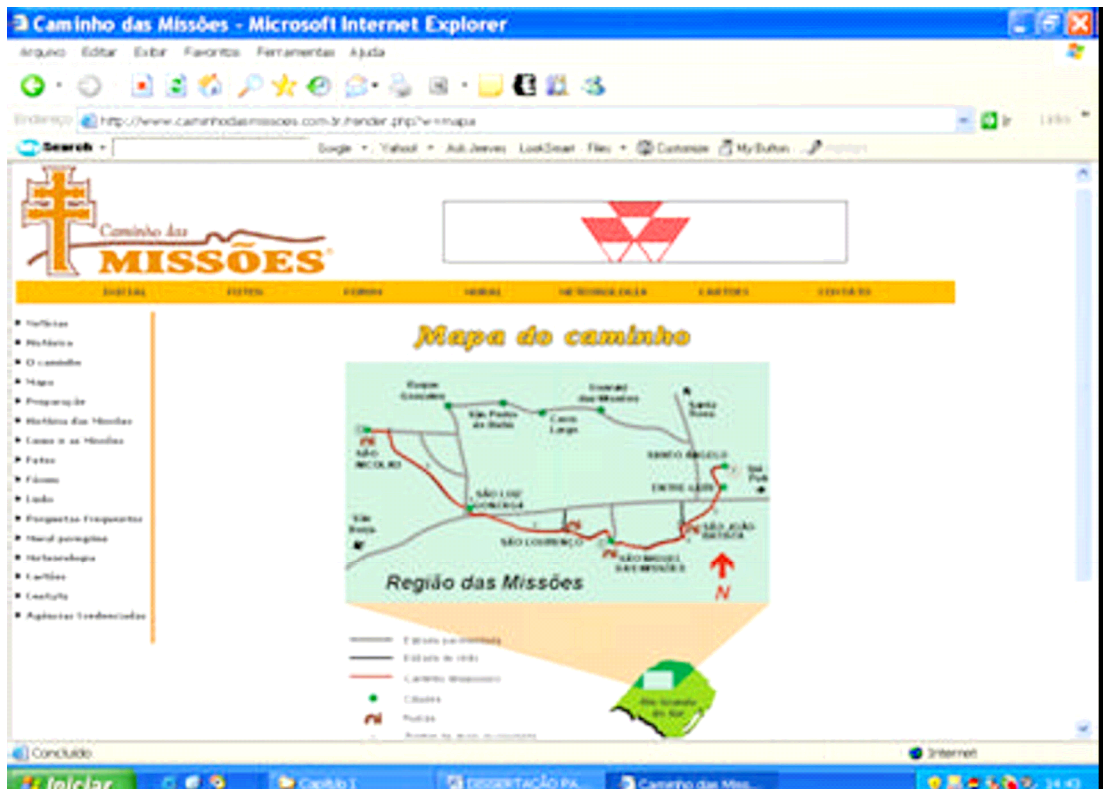


Figura 24. Página divulgada pela internet do Caminho das Missões contendo o mapa com as cidades do percurso

A idéia inicial do estabelecimento de roteiros ou reaproveitamento de antigos trajetos é popular em países da Europa, com os chamados *Country Walks*. São roteiros de turismo cultural - e por que não dizer de aventura? - que se firmaram segundo as atratividades de um trajeto específico como castelos, faróis, fazendas, estações, etc.

Como exemplo tem-se o caminho que liga Praga, na República Checa, a Viena, na Áustria. Suas atratividades são os castelos e vilas que serviam como pontos de parada de caravanas na Idade Média. Especificamente para os *Country Walks* são impressos guias com mapas indicando pontos de partida, rota a seguir, trechos alternativos, tempo de caminhada e pontos de interesse, sendo que a apreciação da paisagem é colocada em evidência em locais específicos para parada

e visualização. A Figura 25 apresenta um encarte de jornal com roteiros turístico-culturais pela Inglaterra.

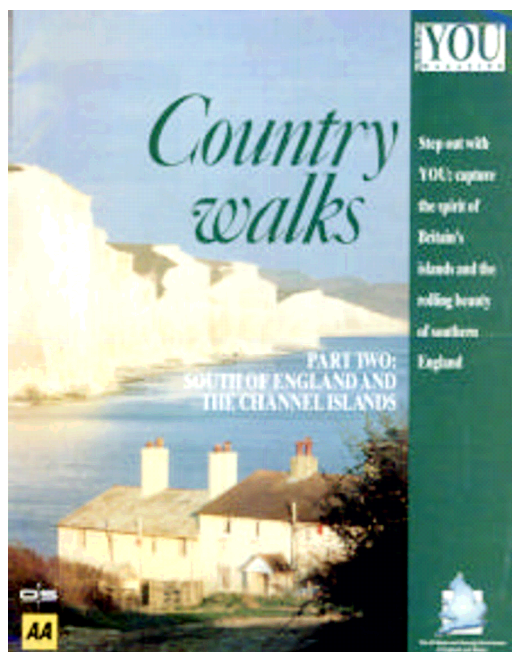


Figura 25. Encarte de jornal contendo roteiros pela Inglaterra denominados *Country Walks*

O reaproveitamento turístico responsável de vias históricas, além de gerar contribuições sociais e econômicas, constitui-se em uma alternativa para a valorização das atratividades e também da paisagem dos lugares, pois estes caminhos “prestam-se bem a integrar não apenas circuitos de turismo histórico-cultural, mas também as diferentes formas de turismo rural e de natureza [...]” (MURTA, 2002, p.146).

Contudo, para a compreensão da relação dialética entre sociedade e natureza é necessário ter como base às questões históricas e, conseqüentemente, a paisagem cultural e natural. No caso dos antigos caminhos, a história fornece os subsídios básicos de compreensão e contextualização de fatos que determinaram a abertura e utilização de um dado roteiro, e subsidia, por sua vez, o entendimento da formação e dinâmica de paisagens culturais que, para Wagner e Mikesell (2003,

p.36) “é um produto concreto e característico da interação complicada entre uma determinada comunidade humana, abrangendo certas preferências e potenciais culturais e um conjunto particular de circunstâncias naturais”.

Assim, à paisagem é possível atribuir um triplo significado cultural: pode ser compreendida conforme um território é percebido por uma pessoa ou comunidade; fornece testemunhos de obras passadas e contemporâneas demonstrando o relacionamento de uma comunidade com determinado ambiente; e colabora com a compreensão de determinadas culturas em um lugar definido (CURY, 2000).

Esses aspectos servem como referência básica para um turismo interpretativo, entendido como “a arte de revelar *in situ* o significado do legado natural, cultura ou histórico, ao público que visita esses lugares em seu tempo livre” (MORALES, apud MIRANDA, 2002, p.95). Essa revelação é importante uma vez que a “atividade turística tem na sua essência a informação interpretativa que lhe é [...] imprescindível e fundamental” (MENESES, 2004, p.55).

Dessa maneira, esta pesquisa, com enfoque em potenciais trajetos históricos brasileiros, torna-se importante para a transmissão de valores e conhecimentos, constituindo-se em bases para o reaproveitamento turístico responsável e interpretativo dos caminhos e o conhecimento do que se estabeleceu às suas margens ao longo do tempo.

## **8 PROPOSTAS PARA VALORIZAÇÃO E UTILIZAÇÃO**

Segundo a Declaração de Sofia, por ocasião da XI Assembléia Geral do Icomos<sup>15</sup>, realizada em 9 de outubro de 1996, o patrimônio cultural está em constante evolução e “em conseqüência, a conservação dos testemunhos tangíveis e intangíveis do passado não constitui apenas uma questão de juízo ético e estético, mas também um tema de atuação prática” (CURY, 2000, p. 355). Conservar o patrimônio significa incorporá-lo na dinâmica do processo cultural para que, além de garantir o respeito ao seu significado, seja possível aproveitá-lo com responsabilidade social.

Os antigos caminhos estudados (ou a serem pesquisados) com remanescentes, sejam físicos ou culturais, representam um patrimônio nacional com registros do passado que se relacionam com sociedades pré-cabralinas, nativos da terra, ciclos econômicos e, por fim, integração entre lugares. Podendo ser considerados como bens de valor histórico e cultural do Brasil, podem ser dotados de novos usos, com bases em normativas específicas para a manutenção de sua autenticidade e a permanência de elementos que os caracterizam.

### **8.1 OS CAMINHOS COMO BENS PATRIMONIAIS**

Até meados do século XX, era considerado patrimônio cultural no Brasil as grandes obras geralmente associadas às classes mais abastadas. Assim, as edificações valorizadas historicamente eram “antigos palácios, residências de

---

<sup>15</sup> Icomos: Conselho Internacional de Monumentos e Sítios.

nobres ou locais onde aconteceram fatos relevantes para a história política de determinado local” (BARRETO, 2000, p.09). A noção de patrimônio, considerado como um elo de ligação entre tempos passados com os atuais, pode ser muito mais ampla, estando associada a manifestações artísticas e demais obras do ser humano, sejam elas materiais ou imateriais.

A antiga concepção de patrimônio cultural está associada à historiografia brasileira que, conforme Mota (1974, p.05), esteve baseada na escolha de atos oficiais e na elite, relatando a “importância da liderança e a insignificância do povo [...]”. Após a Segunda Guerra Mundial, além da história oficial, começou a se firmar uma nova história, baseada também nos aspectos de vários segmentos sociais e em diversos bens materiais resultantes da interação do homem comum com o ambiente.

Com o tempo, a consideração sobre patrimônio cultural passou a ser mais abrangente, incluindo também os costumes próprios de um povo ou nação. Porém, essa compreensão não é contemplada por todos: para Barreto (2000, p.12), na academia o patrimônio cultural é entendido em sua amplitude (incluindo bens tangíveis e intangíveis), mas nos órgãos oficiais “prevalece a ênfase na identificação do patrimônio com monumentos, arquitetônicos ou escultóricos [...]”. No entanto, esses monumentos, além de estarem vinculados com a história oficial, relacionam-se também com a história social, podendo ser representados por um bairro, um caminho e não somente por edificações das classes hegemônicas.

Nesse contexto, o artigo 1º da Convenção Geral da Unesco sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, realizada em novembro de 1972, considera como patrimônio cultural os *monumentos*, que são “obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais [...], estruturas de natureza

arqueológica, inscrições, cavernas”; as *edificações*, considerando construções independentes ou agrupadas que, devido à sua arquitetura, caracterizam uma paisagem; e os *sítios*, entendidos como “obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como as áreas que incluam sítios arqueológicos”. Para essas considerações, o patrimônio deve ter um valor genérico histórico, artístico e científico (CURY, 2000, p.177).

Na convenção foram realizadas algumas considerações sobre o abandono de bens patrimoniais, considerados de interesse excepcional, como a constante ameaça de destruição devido a causas naturais, a falta de conservação e as mudanças de ordem social e econômica que podem alterar ou causar estragos irreparáveis.

Assim, foram propostas ações coletivas juntamente com os estados para a salvaguarda patrimonial. Contudo, segundo Barreto (2000, p. 13), muitas das políticas para a restauração e manutenção de um bem são baseadas em interesses:

Determinar o que é digno de preservação é uma decisão políticoideológica, que reflete valores e opiniões sobre quais são os símbolos que devem permanecer para retratar determinada sociedade ou determinado momento, donde os grandes questionamentos sobre quem tem ou deveria ter autoridade para decidir. Se há um patrimônio reconhecido pelos vencedores, há, ou houve, um patrimônio dos vencidos. Quem zela por ele?

Além desse fato, o Estado dificilmente consegue manter o patrimônio histórico em uma situação satisfatória de conservação, principalmente quando as políticas se referem aos bens particulares. Para resguardá-lo e sustentar suas características originais ao longo do tempo, a ação legal é o tombamento, mas esta medida requer recursos, muitas vezes não disponíveis pelo poder público:

O Estado [...] no auge do neoliberalismo, retira-se até das áreas onde é essencial, como saúde e educação básicas, e a preservação de prédios históricos e bens culturais com dinheiro público passa a ser impensável. Cria-se, dessa forma, uma situação paradoxal, na qual o Estado tomba prédios históricos para protegê-los da destruição rápida da demolição, mas, tolhendo suas possibilidades de utilização, condena-os à destruição lenta do abandono, sem poder obrigar os donos a tomar providências e sem poder adotar medidas por falta de orçamento para tal (BARRETO, 2000, p.15)

Nessa conjuntura se inserem os caminhos do sul utilizados em séculos passados que, por apresentarem remanescentes históricos e culturais, se constituem em patrimônios que refletem momentos da história nacional. Apesar de muitos caminhos surgidos com as sociedades tribais ou ciclos econômicos, como o tropeirismo, serem pouco considerados na historiografia nacional, eles se constituem em um patrimônio a ser mantido e valorizado. Integrados com a topografia de uma região e muitas vezes com o patrimônio edificado às suas margens, carregam em si uma série de significados que identificam localidades que os integram, mesmo separadas por longas distâncias.

Visto que a manutenção de bens culturais, principalmente aqueles ligados à história não oficial, estão relegados a segundo plano, uma alternativa viável é o aproveitamento e valorização mediante o Turismo<sup>16</sup>. Assim, é possível atribuir ao Turismo algumas funções, tanto pela iniciativa privada como por órgãos públicos, para assegurar a permanência no tempo de remanescentes, além de valorizar comunidades e os bens patrimoniais que se explicam através da utilização dos trajetos em diferentes períodos históricos.

---

<sup>16</sup> Segundo Molina (2001), o Estado, mesmo desempenhando uma gestão menos dinâmica do que a iniciativa privada tem demonstrado a intenção de assumir responsabilidades para o desenvolvimento de políticas de turismo

Para ser considerado como uma atividade ambientalmente correta e valorativa, o Turismo deve ser planejado segundo três funções básicas que irão definir sua sustentabilidade: a função patrimonial, a social e a econômica.

A função social está relacionada ao desenvolvimento da atividade turística em consonância com a população local, ou seja, em benefício dos autóctones; a patrimonial diz respeito à correta utilização dos aspectos naturais, históricos e culturais que se firmam como a base referencial de um lugar e, portanto, de atratividade; e a função econômica, que deve ser definida tendo como base substancial às outras duas, tem de ser equilibrada para incorporar um valor econômico aos bens patrimoniais e, a partir disso, contribuir com a distribuição eqüitativa do que é gerado pela atividade.

Em consonância com essas funções, Sachs (1986, p.98) sugere a utilização dos recursos exclusivos de uma localidade “para atender as necessidades básicas de seus habitantes, salvaguardando, ao mesmo tempo [...], os prospectos a longo prazo, através da gestão racional desses recursos [...]”. Nesse sentido, enquadra - se o patrimônio histórico e cultural de uma região ou localidade, sendo que, especificamente sobre a importância do turismo para esses recursos, as Normas de Quito de 1967 (CURY, 2000, p.105) fazem algumas considerações:

1 Os valores propriamente culturais não se desnaturalizam nem se comprometem ao vincular-se aos interesses turísticos; longe disso: a maior atração exercida pelos monumentos e a fluência crescente de visitantes contribuem para firmar a consciência de sua importância e significação nacionais [...] A Europa deve ao turismo, direta ou indiretamente, a salvaguarda de uma grande parte de seu patrimônio cultural, condenado a completa e irremediável destruição, e a sensibilidade contemporânea, mais visual que literária, tem a oportunidade de se enriquecer com a contemplação de novos exemplos da civilização ocidental, resgatados tecnicamente graças ao poderoso estímulo turístico. 2. Se os bens do patrimônio cultural desempenham papel tão importante na promoção do turismo, é lógico que os investimentos exigidos para a sua devida restauração e habilitação específica devem ser feitos simultaneamente aos que reclama o equipamento turístico e, mais propriamente, integrar-se num só plano econômico de desenvolvimento regional.

Nesse mesmo ano, complementando as exposições dessas normas, a Comissão Técnica de Fomento ao Turismo colocou que o patrimônio de interesse arqueológico, histórico e artístico de um país “constitui em um fator decisivo em seu equipamento turístico e, em consequência, deve ser levado em conta na formalização dos planos correspondentes”. Mesmo que tardiamente, os caminhos brasileiros, como testemunhos dos deslocamentos do passado e propiciadores da formação e desenvolvimento de localidades, podem ser reaproveitados e planejados com bases nas funções básicas do Turismo.

## **8.2 PROPOSTAS PARA UTILIZAÇÃO TURÍSTICA DE ANTIGOS CAMINHOS**

A atratividade de um determinado caminho está ligada ao seu surgimento e utilização: expansão territorial, migrações das sociedades tribais, conquistas, transporte de minérios ou mercadorias. O reaproveitamento de antigos trajetos mediante o Turismo proporcionaria um novo papel a roteiros outrora esquecidos: visitas contemplativas, apreciação da paisagem, aprendizado, educação ambiental e patrimonial, saúde, fé, entre outros.

Uma vez definido um trajeto, foi elaborada uma metodologia para o planejamento turístico do roteiro. Para isso, três são as etapas necessárias: realização de um inventário; medidas para a valorização; e normativas para utilização.

### **8.2.1 Inventário**

O inventário constitui-se um trabalho de avaliação da extensão, história e evolução de um determinado bem. Os caminhos analisados anteriormente foram inventariados historicamente, mediante pesquisas bibliográficas, levantamento de mapas históricos e em campo. Contudo, o trabalho de inventário, considerado como uma ferramenta básica para a manutenção do patrimônio e o estabelecimento de estratégias para seu uso e gestão, pode ser mais amplo, contendo: o levantamento e contextualização histórica do trajeto; a delimitação do trecho e reconhecimento das características fisiográficas mediante cartas do IBGE e/ou Exército, imagens de satélite ou fotografias aéreas para verificar a sistemática de implantação da via, contemplando rios, tipo de relevo, entre outras informações; a demarcação das coordenadas geográficas do caminho e da estrutura estabelecida às suas margens ou proximidades (cidades, distritos e propriedades rurais), relacionando os principais atrativos (naturais, históricos e culturais) e dificuldades (rios, serras, etc); a definição de pontos em que seja possível contemplar cenários ao longo do trajeto; e o estudo da história regional e realização de entrevistas com moradores do entorno para a compreensão da paisagem cultural.

### **8.2.2 Valorização**

Pelas recomendações da 15ª Conferência Geral da Unesco sobre a Conservação do Patrimônio Cultural Ameaçado pela Execução de Obras Públicas e Privadas, são considerados bens culturais “não só os sítios e monumentos

arquitetônicos, arqueológicos e históricos reconhecidos e protegidos por lei, mas também os vestígios do passado não reconhecidos nem protegidos [...]” (CURY, 2000, p.126).

Por sua vez, a terminação “valorização” possui uma ampla e importante aplicação no que se refere aos bens dos países americanos. “Se algo caracteriza este momento, é precisamente a urgente necessidade de utilizar ao máximo o cabedal de seus recursos e é evidente que entre eles figura o patrimônio monumental das nações” (CURY, 2000, p.111). Nesse contexto, propõem-se medidas para a valorização dos caminhos abordados: propiciar aos habitantes do entorno informações sobre a história e significado do trajeto; aproveitá-lo com novos usos (turísticos) tendo como base de atratividade suas características originais - como é o caso da Estrada Real-MG e dos caminhos missioneiros-RS; incorporar ao trajeto um potencial econômico como forma de valorizá-lo (esta ação, em vez de ofuscar sua significação histórica, estaria enriquecendo o bem e complementando sua importância perante as comunidades envolvidas); instruir proprietários rurais que um caminho de interesse cultural se relaciona com suas propriedades, exercendo um efeito multiplicador para a área que seria revalorizada em conjunto com o plano de aproveitamento turístico do caminho; incluir nos currículos escolares de regiões contempladas por caminhos históricos, matérias que abordem o conhecimento e importância desse patrimônio, bem como a correta reutilização do trecho pelo Turismo; elaboração de projetos de pesquisa em universidades que contemplem esses consagrados bens e as áreas do entorno, para um reaproveitamento responsável e fiscalizador do patrimônio.

### 8.2.3 Utilização

Com esta proposta tem-se o intuito de manter um determinado bem no tempo, mas “adaptando-o a novos usos e funções compatíveis com a sua utilidade social” (MURTA, 2002, p.140). Visto que o turismo movido somente pelo mercado acarreta problemas nos vários segmentos do ambiente, é necessário contemplar a preservação juntamente com a viabilidade financeira do empreendimento.

Com isso, normativas gerais para o patrimônio “caminhos” são propostas com o intuito de sua eficiente e correta utilização. Para a sua aplicação, as responsabilidades de elaboração de planos e de fiscalização estariam vinculadas à secretarias estaduais de Turismo, Cultura e Meio Ambiente, e as complementações, a órgãos responsáveis, como o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

Por tratar-se de normativas não específicas, determinados caminhos podem ser planejados com base nestas, mas também em outras pertinentes às suas realidades: definição de ações com as comunidades envolvidas para o reaproveitamento turístico de um caminho e como elas estariam inseridas nesse processo; separação de trechos em conformidade com as suas características, ou seja, remanescentes, estado de conservação, fragilidade, características do solo, etc. (alguns segmentos estariam voltados a *movimentos reservados* e outros a *movimentos intensos* - os de *movimentos reservados* seriam destinados a visitas científicas, resguardando os remanescentes de uma ação mais intensiva de turistas e os de *movimentos intensos* ficariam abertos a diversos grupos de visitantes, respeitando um número máximo de pessoas por caminhada como

forma de minimizar impactos); implantação de estruturas turísticas às margens dos caminhos, desde que estas não descaracterizem a paisagem (para isso, propõe-se a adaptação ou aproveitamento de habitações rurais, cidades ou distritos ao longo de uma rota, sendo uma forma de contribuir com as populações envolvidas e também com a autenticidade ambiental); elaboração de *Sinalização Turística Indicativa* em trechos de matas, entroncamentos, bifurcações, travessia de rios e de *Sinalização Turística Interpretativa* em pontos com remanescentes, de interesse histórico, cultural e natural; proibição de atividades que descaracterizem ou comprometam áreas onde se situam marcas do caminho, como cultivo de vegetação exótica, extração mineral, agricultura, pecuária, e infra-estrutura viária no mesmo eixo (as interdições específicas para essas áreas não interferem no desenvolvimento local e nem mesmo na dinâmica da paisagem); no caso de cortarem unidades de conservação, vinculação das propostas de normativas de utilização aos planos concernentes de manejo de cada unidade; nos locais de "movimento reservado", a visita deverá ser acompanhada por guia local credenciado e, dependendo da fragilidade, de autorização do órgão responsável pela conservação e fiscalização do caminho; inserção de agências de turismo receptivas na comercialização da rota, contribuindo com o estabelecimento de um número ideal de participantes e também guias de turismo da localidade preparados para ajudar na interpretação patrimonial do trajeto; dar subsídios aos visitantes individuais fornecendo informações prévias sobre locais de "*movimentos intensos*", pontos de parada, refeições, fazendas para pernoite, entre outras.

Essas normativas gerais visam promover o reconhecimento e a correta reutilização dos antigos caminhos nacionais que ainda podem ser encontrados e cortam regiões com significações e necessidades próprias. São,

portanto, subsídios para a elaboração de planejamentos turísticos, uma vez que um trajeto pode ser reconhecido pelas características de seu leito, por seu valor sacro, pelo patrimônio edificado em sua área de influência ou mesmo pela paisagem visualizada em alguns trechos e, ainda, pelas inúmeras atrações resultantes da organização do turismo.

## **9 CAMINHO DO VIAMÃO NA COXILHA RICA: APLICAÇÃO DA METODOLOGIA PROPOSTA PARA UTILIZAÇÃO TURÍSTICA**

A paisagem do meio rural constituída pelos homens em interação com elementos naturais “pode ser objeto de análise em busca de seus significados, ultrapassando a tradição dos estudos morfológicos” (CORRÊA, 2003, p.16). Assim, Manuel Diegues Júnior (apud Corrêa, 2003) reconhece que, entre nove regiões culturais no Brasil, está o “Extremo-Sul Pastoril”.

Baseando-se nas considerações sobre os caminhos como bens patrimoniais e na metodologia proposta, apresenta-se uma aplicação que foi realizada na região da Coxilha Rica, no trecho do Caminho do Viamão entre Lages - SC e o Passo de Santa Vitória, o antigo posto de pedágio imperial às margens do Rio Pelotas (SC / RS). Essa micro-região enquadra-se na região cultural do Sul pastoril proposta por Diegues e suas bases históricas se constituem em fatos importantes para a compreensão de aspectos ambientais característicos de uma determinada cultura.

O intuito é demonstrar que, para esse caminho se efetivar como rota turística segundo a autenticidade da Coxilha Rica, foi necessário realizar um inventário regional contemplando, além dos aspectos naturais, a paisagem cultural como um importante recurso de atratividade, bem como apresentar propostas de valorização e utilização do trajeto.

## 9.1 INVENTÁRIO

### 9.1.1 A dimensão natural e cultural da paisagem na Coxilha Rica

Coxilha é uma denominação para campos ondulados. Pelos componentes da paisagem, os campos situados ao sul de Lages foram denominados de “Coxilha Rica” (Figura 26).



Figura 26. Campos ondulados denominados “Coxilha Rica”. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Aziz Ab´Sáber (2003, p.101) assim descreve o planalto de araucárias, no qual se insere a região:

Uma rápida e discreta perda de tropicalidade, sobretudo no que diz respeito às temperaturas médias, é a principal característica física do Brasil Meridional [...]. O mato é baixo e relativamente descontínuo, com pinhais altos, esguios e imponentes – um tanto exóticos e homogêneos – em face da biodiversidade marcante dos sub-bosques regionais. De vez em quando, de permeio à altamente predada região das araucárias, surgem pequenos mosaicos de campos entremeados por bosquetes de pinhais, que oferecem uma das mais lindas paisagens do território brasileiro.

Além das características naturais que compõem esse ambiente, as relações do homem com o meio é que definiram os aspectos materiais que o caracterizam culturalmente. As formas visualizadas nessa porção do espaço, que geram até os dias atuais uma série de significados relativos à sua ocupação, distinguem a região pelas edificações das sedes de fazendas, os traçados de caminhos e o trabalho executado no campo. Tais elementos, associados aos componentes naturais, deram origem a uma unidade regional, com características próprias provenientes da relação homem/natureza e influenciada por caminhos de tropas, sendo o mais importante o do Viamão.

A dinâmica do tempo, que desencadeia mutações, aparentemente pouco interferiu em seus elementos físico-paisagísticos. Nas fazendas tradicionais encontram-se construções com características originais e muros paralelos de taipas que delimitam antigos trajetos seguidos pelos tropeiros.

A preservação e conservação das edificações estão associadas às vias de comunicação dos séculos XVIII e XIX e as atuais. Tropas iam e vinham fazendo paradas a cada 30 quilômetros, aproximadamente, sendo que este lento mas ininterrupto processo por várias décadas, moldou a ocupação regional. Apesar de diversos trechos dos caminhos terem sido viabilizados como estradas, o acesso ainda é precário a algumas fazendas. Esse fato acabou contribuindo com a permanência de elementos e costumes característicos da época do tropeirismo.

Segundo John Ruskin (apud YAZIGI, 2002, p.16), há uma estreita ligação entre os elementos naturais que compõem a paisagem com as formas arquitetônicas, sendo que estas últimas é que dão “alma” ao ambiente e “qualificam a forma”: “É o caso, por exemplo, da distribuição de janelas, da inclinação de telhados

e outros elementos arquiteturais associados às condições locais”. Neste contexto , além das fazendas, está inserido também o trajeto planejado do caminho que ora se alarga e ora se estreita, passando por aguadas, terrenos menos acidentados e locais onde é possível uma amplitude paisagística.

Os aspectos ambientais da Coxilha Rica, incluindo os muros paralelos que formam a estrada tropeira e as estâncias de criação de gado, podem ser explicados a partir da fundação de Lages e a ocupação regional, da economia pastoril do planalto catarinense e da colocação do Passo de Santa Vitória. Este estudo compreendeu especificamente o caminho entre essas duas localidades, incluindo cinco propriedades nas proximidades do trajeto, sendo que esses elementos foram inter-relacionados conforme a organização espacial e os aspectos naturais da região.

### **9.1.2 Lages: núcleo de povoamento do planalto catarinense**

A Chapada do Cajurú, na região da Coxilha Rica, foi o local escolhido para a primeira fundação de Lages, em 22 de novembro de 1766. Nesses campos, além de índios, já havia povoadores que ali chegaram pelo Caminho dos Conventos, aberto em 1728. “Alguns tropeiros fundaram em Cajurú uma pequena ermida, distante quatro léguas aproximadamente da atual cidade de Lages [...]” (BOITEUX apud PELUSO, 1991, p.19).

Sob ordens do governador da capitania de São Paulo, dom Luis Antônio de Sousa Botelho Mourão, a função de Antônio Correia Pinto de Macedo, o chefe da bandeira colonizadora, era organizar a população em uma vila. Diante da

dificuldade em encontrar os materiais necessários para as edificações, Correia Pinto buscou outra área, estabelecendo-se juntamente com outros habitantes às margens do Rio Canoas.

Neste local permaneceu por sete meses, até que uma enchente interrompeu o desenvolvimento da povoação. Em uma nova tentativa, mudou o vilarejo para “a vertente norte da colina do Rio Caraá”, nas proximidades do Rio Caveiras, onde se efetivou a Vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Lages, definitivamente (PELUSO, 1991, p.40).

A escolha do local ideal não foi baseada somente nas características do relevo, da vegetação e da hidrografia, mas, principalmente, em motivos político-militares estratégicos. Para os portugueses, interessava resguardar o único caminho viável de Viamão (RS) a Sorocaba (SP) e defender o território sul da colônia contra possíveis investidas espanholas, já que a situação entre Portugal e Espanha era conflitante diante dos diversos tratados estabelecidos e interrompidos no século XVIII. O governo português ordenou, então, que se estabelecessem povoações às margens do caminho para São Paulo, com a idéia de torná-las “[...] tão importantes e numerosas que não pudessem ser conquistadas pelos espanhóis sem grandes forças” (PELUSO, 1991, p. 45).

Esta causa político-militar foi complementada por outra social: com o intuito de aliviar as terras paulistas dos indivíduos que haviam anteriormente dado apoio à defesa dos latifúndios, promoveu-se a colocação do excedente de mestiços e agregados livres na região (OLIVEIRA VIANA apud PELUSO, 1991, p.46). Como atração estava a promessa de lucro com a criação e comercialização do gado naquela zona apropriada à pecuária.

Assim como em Minas Gerais, Cuiabá e Goiás, o ouro e pedras preciosas atraíram grande leva de aventureiros; assim como a falta de braços para a lavoura e mineração impeliu os bandeirantes, arrojando-os à preagem e fundação de núcleos, - o gado espalhado pelas campinas do Rio Grande (pelos jesuítas) e o descoberto depois, com a abertura do Caminho 'dos Conventos', e que vivia espalhado pelos campos de Lages e São Joaquim, atraiu paulistas e lagunistas, transformando-os em caçadores de gado, a princípio e, logo após, em estanceiros, radicando-os ao solo [...] (SPALDING, 1953, p.83).

Principalmente no início do povoamento, Lages estava distante e isolada: ao sul havia o vale do Rio Pelotas; ao norte, a Serra do Espigão com sua barreira florestal; a oeste o vale do Rio do Peixe, região sem ocupação; e a leste, a Serra Geral, um obstáculo entre o planalto e o litoral.

A ligação entre o vilarejo e outros núcleos de povoamento era feita por tropeiros que corriam o risco de ataques por índios botocudos (TRINDADE, 1992). Tais fatos fizeram com que a vila às margens do caminho das tropas se desenvolvesse lentamente: em 1792 havia somente 16 casas e, já em 1858, o viajante Ave- Lallemand observou que não se encontravam mais que 500 habitantes:

Nesse quadro, fatalmente, a atividade principal teria que ser a exploração pastoril. O isolamento moldou o caráter do homem do planalto, e sua evolução social deve ser olhada através dos problemas criados pelo isolamento e pelo pastoreio (PELUSO, 1991, p.55).

Com o contínuo uso e melhoramentos no Caminho do Viamão e o estabelecimento posterior de outras rotas que convergiam nas proximidades da vila, como o Caminho Novo da Vacaria e a rota de Araranguá, a povoação em Lages foi se consolidando. Por mais de um século, seu desenvolvimento social, econômico e cultural esteve baseado na exploração pastoril, com influências das grandes estâncias que se estabeleceram no planalto, e também no trânsito de tropas,

servindo como um centro de internadas para descanso, engorda de animais e pouso de tropeiros.

Na Figura 27, é mostrado o “Largo das Cavalhadas” em Lages, com cavalos, muares e carros de boi. Após 1890, o lugar teve outras denominações: Praça do Mercado e Praça Vidal Ramos Sênior. Atualmente funciona no local o terminal urbano.



Figura 27. Cavalos, muares e carros de boi no “Largo das Cavalhadas” em Lages.  
Acervo: Museu Thiago de Castro / Lages-SC.

### 9.1.3 O Passo de Santa Vitória – um pedágio Imperial no rio Pelotas

O contínuo movimento de tropas pelo caminho que transpunha o Rio Pelotas, atual divisão dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, na confluência com o rio dos Touros, fez com que a coroa portuguesa instalasse, em 1772, um registro (pedágio) para a cobrança de tributos dos tropeiros, chamado Passo<sup>17</sup> de Santa Vitória.

Neste e demais registros edificados em pontos estratégicos do caminho para São Paulo era realizada a contagem dos animais (bois, cavalos e mulas) para a cobrança de taxas, onde o tropeiro recebia um comprovante de passagem que devia ser apresentado nos registros posteriores (S ILVA, 2004).

Os lucros dos registros eram do arrematador do contrato, sendo que este poderia ter sócios, arrematá-lo por mais de uma vez e também explorar vários registros em um mesmo período. A administração era feita pelo “provedor do registro”, um funcionário público escolhido pelo provedor da Fazenda Real pelo período de seis meses a um ano. Recebia da Fazenda Real um salário de 200\$, ração de carne e farinha (JACOBUS, 2000).

Como apoio no trabalho de fiscalização, contava com um ou mais oficiais do Exército e soldados da Guarda. Além da cobrança, o provedor tinha como função vigiar a região para que as tropas não seguissem rumos alternativos, desviando do trajeto oficial (FLORES, 1995). O primeiro contrato de exploração do registro de Santa Vitória foi no início da década de 70 do século XVIII, conforme relato:

---

<sup>17</sup> A denominação Passo é comumente encontrada em mapas antigos fazendo referência aos locais em que a tropa poderia transpor um rio com mais facilidade. Por esse motivo, muitos registros para a cobrança de tributos foram instalados nestes locais estratégicos. Na região entre Lages -SC e Bom Jesus-RS, onde está o de Santa Vitória, há ainda o Passo do Matemático e o do Meio.

Em 18/12/1772, no Rio de Janeiro, se fazia o primeiro arremate do contrato para este Registro, junto com o de Viamão. Este contrato, registrado em Viamão em 16/1/1773, realizado por Bernardo Gomes Costa e seus dois sócios, principiaria a 1º de janeiro deste ano. Teria validade por um período de três anos, devendo ser pago um total de 10:000\$ (AHRGS, F1244, 56v-60 apud JACOBUS, 2000, p. 66).

Certamente os lucros auferidos nos registros eram compensadores, visto que os arrematadores, mesmo pagando um elevado valor à Fazenda Real, ainda competiam em um leilão<sup>18</sup>(JACOBUS, 2000).

Para Jacobus (2000, p. 59), os registros foram “vectores de relações sociais e econômicas [...] de extrema importância no período Colonial, não só para o Brasil, mas principalmente para a Metrópole”. Com esta colocação pode-se considerar que os registros serviram como pontos de interligação e referência entre localidades ao longo do caminho Viamão - Sorocaba e como elementos fundamentais para o surgimento de vilarejos e estâncias que, se não estivessem no eixo registros-localidades principais, possivelmente não teriam se desenvolvido. Portanto, em função da fundação de Lages e o estabelecimento do Passo de Santa Vitória é que se explica a existência de algumas fazendas da Coxilha Rica, já no final do século XVIII, e dos corredores de taipas, constituindo uma linha viável de comunicação entre um e outro ponto.

Atualmente, no Passo de Santa Vitória, no lado catarinense, podem ser encontrados muros de taipas que serviram como mangueirões para aprisionar animais, pedras encravadas no solo próximas às margens do Rio Pelotas, que

---

<sup>18</sup> Sobre os lucros obtidos com os pedágios imperiais: somente no de Sorocaba, Brum (1999, p. 129) relata que “no auge das feiras daquela localidade, chegaram a passar pelo registro 100.000 mulas por ano. A reconstrução de Lisboa, arrasada por um terremoto, foi feita em parte com os recursos arrecadados nesse registro, estabelecendo-se, em 1756, um novo imposto especialmente para essa finalidade”.

referenciava o local de passagem das tropas, e partes de uma porteira para o encaixe de vigas de madeira (Figura 28).



Figura 28. Ao lado de um muro de taipas, pilar para encaixe de vigas de uma antiga porteira no Passo de Santa Vitória. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Na margem oposta, atual Estado do Rio Grande do Sul, podem ser encontrados muros próximos à margem e bases de uma casa de pedra, com aproximadamente 30 m<sup>2</sup>, utilizada provavelmente pelo provedor e soldados.

#### **9.1.4 Corredor de taipas: de Lages ao Passo de Santa Vitória**

O Caminho do Viamão cortava a Coxilha Rica no sentido norte-sul. As pedras secas ou taipas, além de serem utilizadas para demarcar limitações de terras, mangueirões e demais divisões ao redor da casa grande, serviram também

para referenciar caminhos, como observa Trindade (1992, p.52): “os campos junto ao caminho dos tropeiros eram ladeados por quilômetros e quilômetros de muros divisionais formando extensos corredores”.

As taipas que marcam a paisagem ao sul de Lages foram construídas, provavelmente, a partir do início do século XIX. Antes da abolição da escravidão<sup>19</sup>, o trabalho de transporte e empilhamento das pedras era feito por escravos. Depois, como empregados das fazendas, muitos negros libertos continuaram a desenvolver este trabalho, sendo conhecidos por “taipeiros”.

Sobre a construção dos muros divisionais, o ex-tropeiro Ari Ataíde faz algumas colocações: “Os taapeiros puxavam as pedras com o boi carreiro. Não tinha trator, não tinha nada. Eles levavam meses. Eles faziam um rancho de capim na beira de um capãozinho. Ali compravam um boi velho, matavam, faziam um charque e botavam na beira do rancho e iam comendo e construindo as taipas. Antes deles eram os escravos que faziam, os negros velhos. As pedras vinham de qualquer morro. Aqui, perto da minha casa, é tudo de taipa. Em quatro, cinco ou seis dias inteiros puxavam as pedras para a construção. A taipa some de vista nestes campos” (Figura 29).

---

<sup>19</sup> Lei Áurea de 13 de maio de 1888.

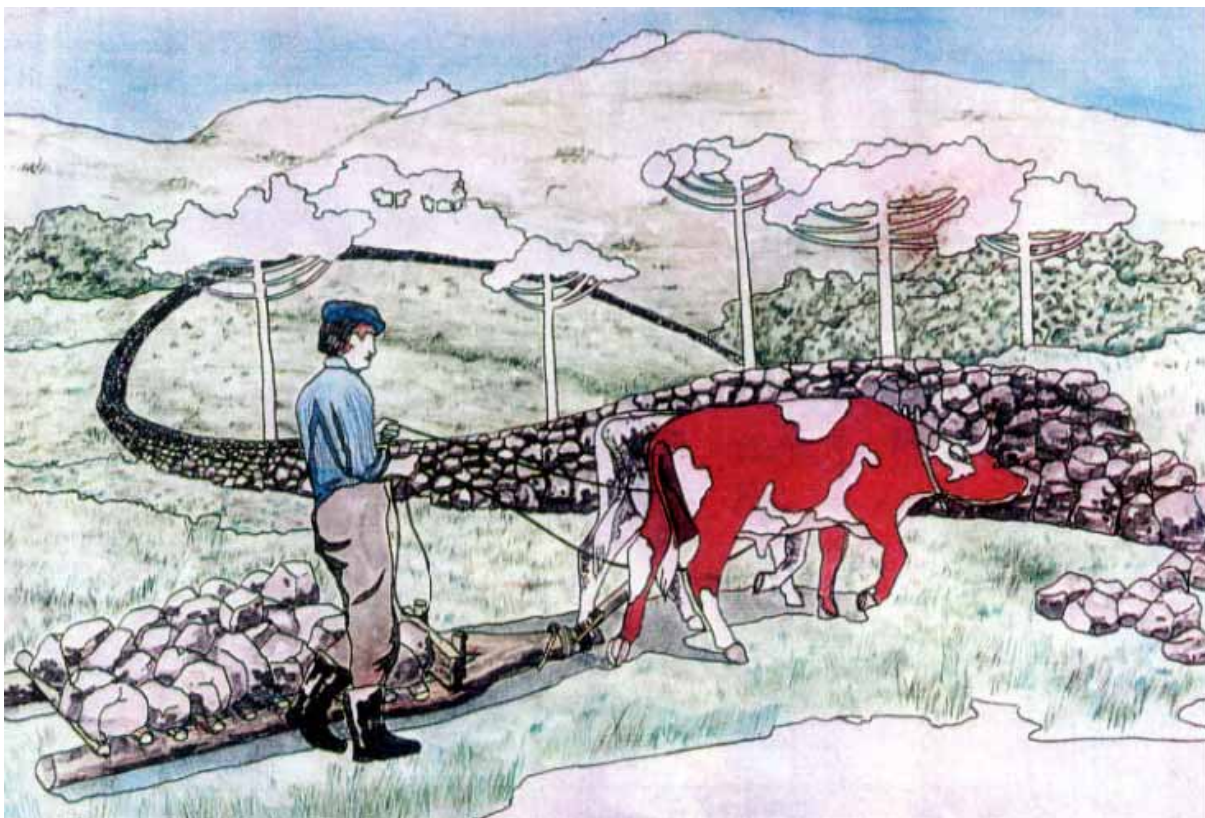


Figura 29. Pintura representando o taifeiro conduzindo bois no transporte de pedras para a construção dos muros. Autor desconhecido.

Pelo relato do Sr. Ari, os corredores eram importantes para fazer divisa com as propriedades e também demarcar o melhor caminho a seguir. Quando tropeava, o Sr. Ari pousava no corredor e muitas outras tropas paravam nas proximidades da sede de sua fazenda. “Bem aqui pertinho, pousavam de três a quatro tropas por noite e os tropeiros vinham prosear aqui comigo.”

As pedras, de tamanhos variados, encaixadas na técnica chamada de juntas secas<sup>20</sup>, são comumente encontradas na região, nos chamados afloramentos de pedra-ferro. A forma e dimensão dependiam da necessidade dos encaixes, com tamanhos variando em média de 70 X 30 centímetros a 20 X 15 centímetros, sendo algumas roliças ou possuindo outros formatos. Os corredores

---

<sup>20</sup> Não há a utilização de tipo algum de argamassa, daí o nome “junta seca”.

não se constituem propriamente em canais fechados, permitindo que a água da chuva excedente escoe superficialmente, não ficando armazenada entre os muros.

Um trecho de taipas (Figura 30) observado nesta pesquisa encontra-se após a Fazenda Limoeiro, entre as localidades de São Jorge e Bodegão. Nessa parte do corredor, os muros possuem poucas diferenças quanto à largura na base e parte superior (de aproximadamente 75 centímetros), permanecendo constantes nos três quilômetros analisados, embora as pedras não sejam tão bem encaixadas quanto nas divisórias de sedes de fazendas. Verificou-se que a altura média do muro é de 1,25 metros.



Figura 30. Sistema construtivo de juntas s ecas, denominados “taipas” na região. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Como foram edificados há mais de 160 anos, é possível que tenha havido alguma modificação na altura, tendo em vista o acúmulo de sedimentos no caminho e eventuais movimentos de terra. A largura média do corredor, de um muro ao outro, com exceção dos locais onde ele se alarga formando verdadeiras praças, varia entre 12 e 16 metros (Figura 31).

Os corredores chegam até as margens de diversos rios. Muitos dos locais onde as tropas atravessavam ainda são marcados pela vegetação rasteira em meio à mata ciliar. Na Coxilha Rica, com exceção do Rio Pelotas, os tropeiros não enfrentavam grandes problemas em épocas de pouca chuva, uma vez que a maioria dos cursos d'água segue por lajeados com pouca profundidade (Figura 32).



Figura 31. Trecho do corredor formado por taipas delimitando o Caminho do Viamão na Coxilha Rica. Foto: Rodrigo Meira Martoni.



Figura 32. Rio Pelotinhas e marcas da passagem de tropas na margem esquerda. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

A maioria dos trechos do Caminho do Viamão, entre Lages e o Passo de Santa Vitória, no Rio Pelotas, foi aproveitada na década de 30 do século XX pela estrada atual de terra batida, permanecendo ainda os muros paralelos em várias partes do trajeto.

### **9.1.5 Outros roteiros de tropas**

Outros caminhos regionais utilizados por tropeiros que conduziam animais com mantimentos para a venda no litoral e no planalto, ainda nessa região, são delimitados com taipas. No sentido oeste-leste, um trajeto interligava o planalto com o litoral passando pelos campos de São Joaquim, chamado de Caminho para Araranguá. Esse caminho cruzava com o do Viamão nas proximidades da fazenda Tijolino.

Houve outros roteiros que transpunham a serra direcionando-se para o litoral, como comenta Peluso (1991, p.52) ao relatar os perigosos ataques indígenas aos quais os tropeiros estavam sujeitos: “cenas de sangue e heroísmo registram-se nos campos de Lages e no território abaixo do altiplano percorrido pelo caminho que em 1787 o unia à Vila do Desterro [Florianópolis]”.

Um caminho no sentido noroeste-sudeste, que encontra o do Viamão pouco após a localidade de São Jorge (Figura 33), é a delimitação de um trajeto regional que provavelmente vinha da região de Campos Novos e Campo Belo do Sul. Sem ser aproveitado como estrada de rodagem em longo trecho, o trajeto corta o pasto e permanece ainda com as características originais de uma via de tropas (Figuras 33 e 34).

No início do século XIX, o caminho entre o registro de Santo Antônio da Patrulha e o Rio Pelotas foi gradativamente deixando de ser utilizado. Devido à grande quantidade de estâncias com criatórios de muare estabelecidas no oeste do Rio Grande ou Zona das Missões, passou a ser usado o Caminho Novo da Vacaria.



Figura 33. Muros paralelos cortando os campos, amoldando-se na topografia. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

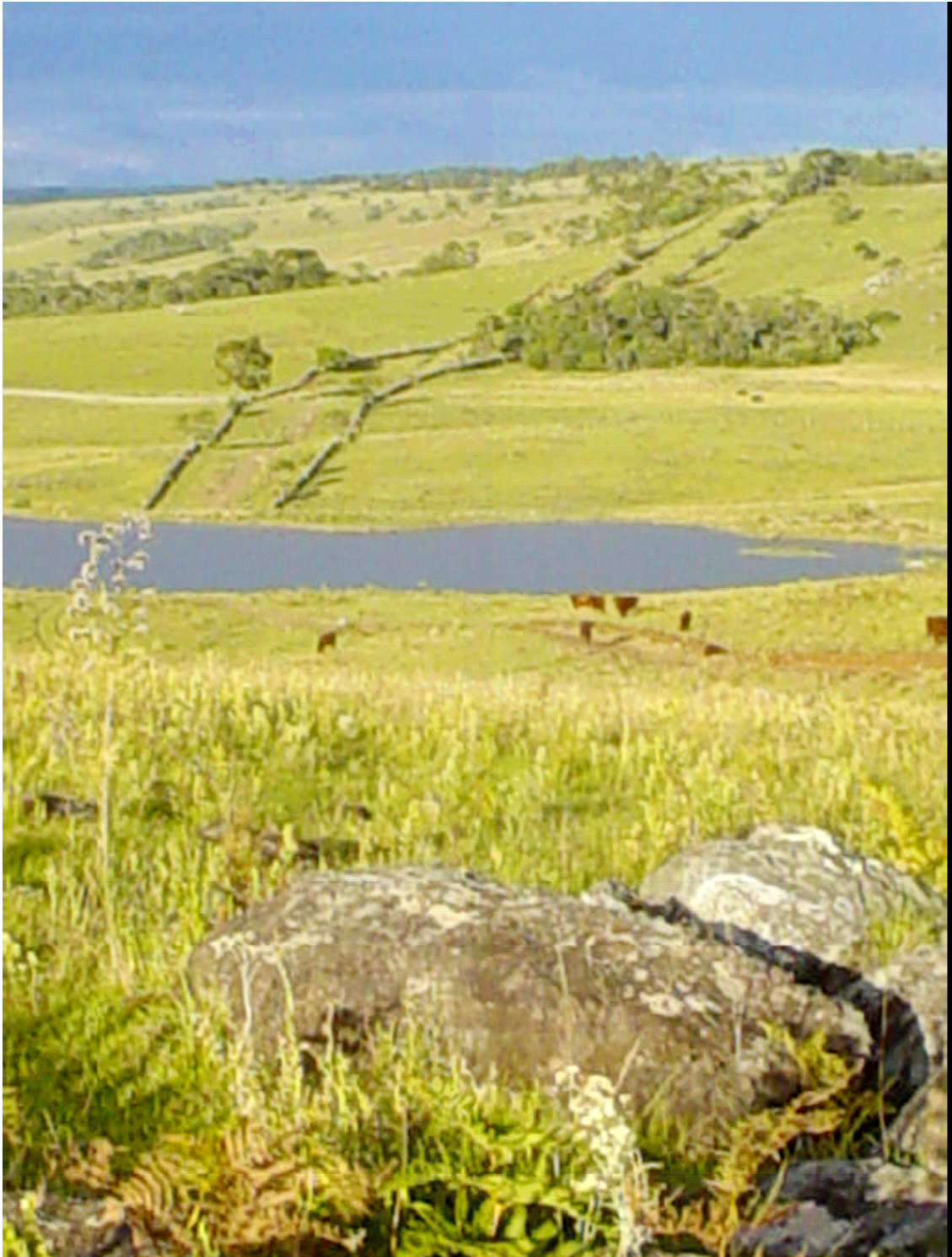


Figura 34. Caminho nas proximidades do Rio Pelotinhas. Este trecho foi construído em uma parte mais elevada do sítio, possibilitando visão panorâmica a seus usuários. Foto: Rodrigo Meira Martoni

No sentido inverso percorrido pelas tropas, após o Passo de Santa Vitória, o trajeto dirigia-se para os Campos de Vacaria passando pelos atuais municípios de Lagoa Vermelha, Passo Fundo e Cruz Alta, atingindo a região das Missões. Segundo Silva (2004), em 1816, uma expedição denominada “Vereda das

Missões”, comandada por Atanagildo Pinto Martins, partiu do aldeamento de Atalaia com o objetivo de interligar os Campos de Guarapuava com a zona das Missões. Desviando-se para leste, o grupo chegou a Campos Novos, a oeste de Lages, e, atravessando o Rio Pelotas no Passo do Pontão (Barracão), chegaram ao Campo do Meio encontrando o Caminho Novo da Vacaria. Pela constante utilização, em 1848, o registro de Santa Vitória foi transferido para o Passo do Pontão (JACOBUS, 2000).

Outro caminho foi aberto ainda mais a oeste pelo tropeiro paranaense Francisco da Rocha Loures. Partindo de Guarapuava em 1845, chegou na região das Missões passando pelo Passo do Goio-En, no Rio Uruguai. Essa linha tropeira, chamada de Estrada das Missões ou de Palmas, era uma alternativa mais direta entre os campos de criação e os de comercialização. A partir da segunda metade do século XIX, muitos dos animais conduzidos da Argentina ou da Zona Missioneira passavam por Nonoai, Passo de Goio-En, Chapecó, Xanxerê, Palmas, Guarapuava, Prudentópolis, Imbituva, encontrando-se com a rota do Viamão justamente no seu trecho mais antigo, nas proximidades de Ponta Grossa (FLORES, 1998). Parte desse novo trajeto foi, provavelmente, reaproveitado do ramal do Peabiru no trecho do vale do Rio Uruguai.

Para Trindade (1992, p.37), “o novo caminho não reduziu a circulação de tropeiros pelo Velho Caminho do Sul. Ambos representavam boas alternativas de acesso às zonas de criação e invernadas em expansão no Rio

Grande”. No entanto, pelo maior número de criatórios da região Oeste e pela abertura de um caminho a partir de Ponta Grossa que permitia um trajeto mais direto, o trecho do Caminho do Viamão na Coxilha Rica passou a ser cada vez menos utilizado.

### **9.1.6 Antigas fazendas às margens do caminho no trecho da Coxilha Rica**

Com o incentivo de concessão de terras ou sesmarias pelo governador da capitania, é possível ter existido influência paulista no estabelecimento das primeiras fazendas na região da Coxilha Rica. Segundo Costa (1982), o primeiro fazendeiro de Lages, possivelmente tropeiro, foi o Tenente Bento Soares da Motta, proveniente da Vila de Taubaté-SP. Chegou nos campos de Lages pelo Caminho dos Conventos<sup>21</sup>, possivelmente entre 1728 e 1730. Além de estancieiro, foi vereador da Câmara da Vila de Lages por três vezes em 1771, 1774 e 1776.

Acompanhando Correia Pinto ou até mesmo antes do fundador da vila, um grupo de colonizadores tornou-se fazendeiros e tropeiros na região. Alguns nomes são citados por Licurgo Costa, com a respectiva procedência: Matheus José de Souza, do Rio de Janeiro; Bento do Amaral Gurgel Annes, João do Amaral Gurgel Annes e José do Amaral Gurgel Annes, provenientes de Taubaté; Licenciado João Damasceno de Córdova e Bento Ribeiro de Córdova, vindos de Santos; Souza Pereira, de Laguna; e Manoel Rodrigues de Athayde, Barbosa Franco e Ribeiro do Amaral, vindos de São Paulo. Do ano de fundação da vila até 1790, “entre grandes,

---

<sup>21</sup> Aberto entre 1728 e 1730, este era um difícil caminho a partir do Morro dos Conventos, em Araranguá. Foi substituído, depois de alguns anos, pelo Caminho do Viamão. Este roteiro possibilitava acesso mais fácil aos Campos de Cima da Serra.

médios e pequenos fazendeiros eram exatamente 42 os proprietários”. (COSTA 1982, p.1465).

Esses primeiros estancieiros viviam em habitações rudimentares. Somente a partir do início do século XIX é que as casas dos fazendeiros mais abastados foram edificadas em pedras. As respectivas plantas possuíam algumas semelhanças com as construções das fazendas paulistas. Segundo Saia (1972, p.107), as edificações seiscentistas rurais de São Paulo eram idealizadas com as seguintes características:

Escolha de uma plataforma plana; desenvolvimento da planta dentro de um retângulo; paredes de taipa constituindo ao mesmo tempo vedação e estrutura; aproveitamento dos forros de quarto para compartimentos de uso variável; telhados de quatro águas com abertura de telhas de canal; separação entre família e os demais, por intermédio de uma faixa onde ficam a capela, quarto de hóspedes e alpendre; desenvolvimento da parte da família em torno de uma sala.

Se forem feitas comparações entre casas do século XVII com as dos séculos XVIII e XIX, é possível notar semelhanças. Porém, algumas mudanças ocorreram, como por exemplo: aparecimento de coberturas anexadas aos telhados de quatro águas, o que impediu a “limpeza construtiva” que marcava as construções seiscentistas; a capela, antes fazendo parte da planta da residência, passou a ser instalada a certa distância ou foi substituída por um oratório na sala principal (SAIA, 1980).

É possível, a partir daí, fazer analogias das sedes da Coxilha Rica com as paulistas: planta com limites retangulares; aproveitamento do sótão; telhados com quatro águas, seguido de anexos. No entanto, com a influência do relevo, da abundância em pedras, dos fatores climáticos e da atividade pastoril que caracterizou uma cultura, as sedes de fazendas ao sul de Lages possuem algumas

características próprias, refletindo a origem do fundador e as necessidades regionais.

As fazendas abordadas posteriormente foram escolhidas por apresentarem antigas sedes significativas do ponto de vista arquitetônico e, também, por estarem a uma distância viável umas das outras para serem utilizadas como pontos de referência e parada de uma possível rota turística, seja a mesma percorrida a pé, a cavalo, bicicleta ou carro.

#### **9.1.6.1 As fazendas: São João, Santa Tereza, Limoeiro e Cajuru**

Saindo de Lages, nos primeiros quilômetros da estrada de Morrinhos, estabelecida em trechos do corredor utilizado pelos tropeiros, algumas propriedades possuem a mesma denominação: Cajuru. O nome, que segundo Filipak (2002, p.93) significa “boca ou entrada do mato”, teria sido originado de desmembramentos de terras da estância mais antiga assim denominada, ou ainda da região onde as propriedades estão inseridas, conhecida por Cajuru. A sede da antiga fazenda foi edificada por Policarpo Andrade com mão de obra escrava, possivelmente em 1865, conforme datação acima da porta de acesso principal.

As fazendas São João e Santa Tereza, ambas do início do século XIX, foram estabelecidas pela família Ramos. Na São João, foi encontrada uma telha com a data de 1800. A Fazenda Limoeiro também é do início do século XIX, pois, em 1817, pertencia ao alferes Antônio Lins de Córdova e Francisco Alves, segundo um levantamento feito pelo pesquisador Fernando de Athayde em 1938 (apud COSTA, 1980).

Ao sul da Cajuru está a Fazenda Tijolinho, antiga São Sebastião. A denominação atual faz referência ao material utilizado na construção da nova sede por Tito Bianchini , no início do século XX. A primeira casa da propriedade, que fica nos fundos da de tijolinhos, foi edificada em pedra. Trata-se de uma construção pequena, sendo a única que, comparada às outras analisadas, não possui uma arquitetura imponente.

Por se tratar de uma exceção, tanto no estilo arquitetônico como no ano de estabelecimento, essa propriedade será analisada separadamente. A Figura 35 apresenta o mapa da distribuição das propriedades e as respectivas distâncias entre elas .

#### **9.1.6.2. Implantação**

Algumas sedes de fazendas parecem se esconder nas ondulações da paisagem ou mesmo nos capões de mato. Talvez tenha sido estratégia para evitar o contato direto com estranhos que passavam pelo caminho. Raros, provavelmente ligados diretamente ao tropeirismo, buscavam maior proximidade da estrada. Os locais das sedes e as relações com o Caminho do Viamão são diferenciados, sendo que a distância média entre as propriedades é de cerca de 15 quilômetros.

As fazendas São João e Santa Tereza estão, em média, a seis quilômetros do corredor, sendo o acesso, a partir do Caminho do Viamão, feito somente por pessoas que realmente conhecem a região. Ambas estão em pontos

altos, com a frente voltada para o pôr do sol e, portanto, com os fundos voltados para o caminho.

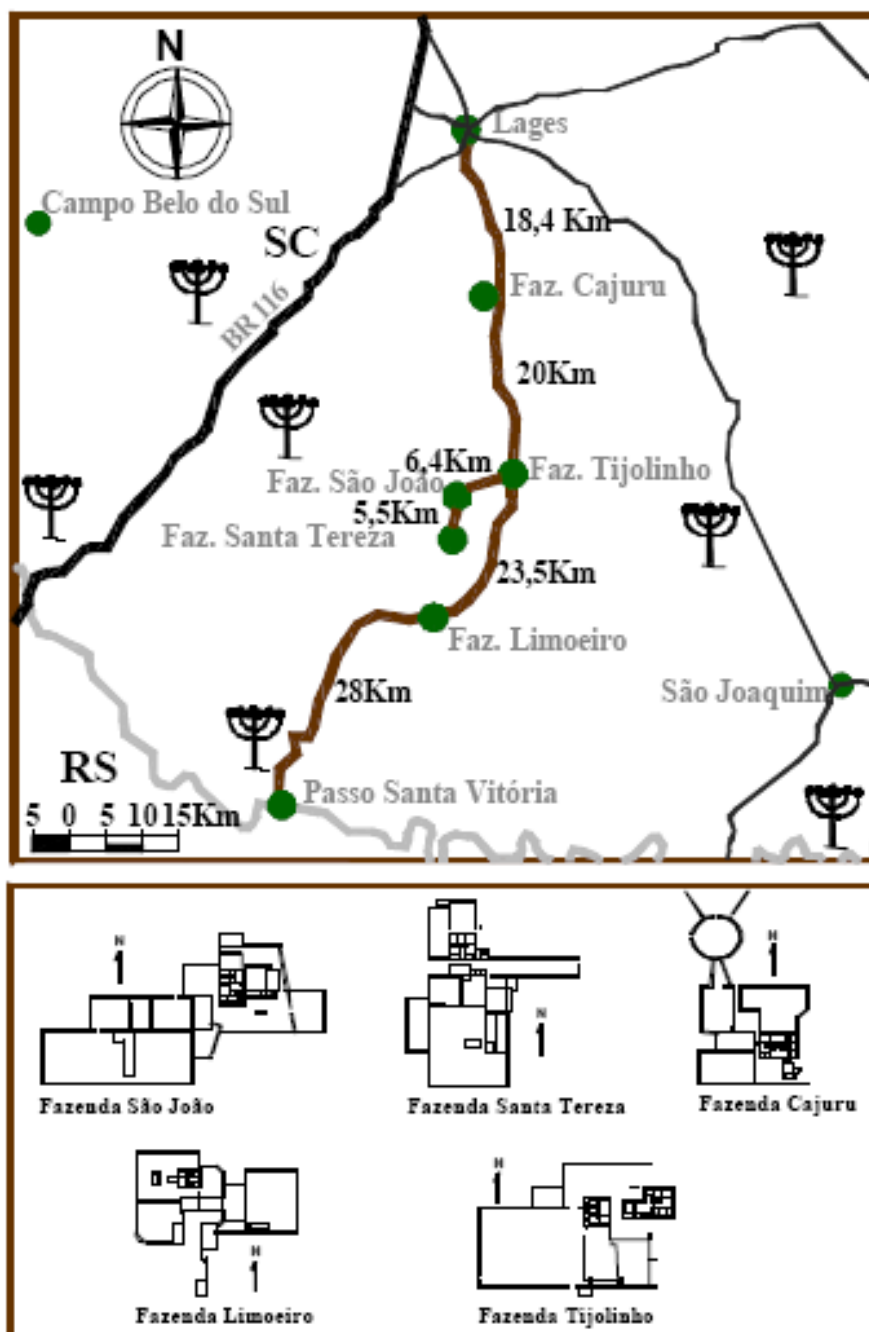


Figura 35. Localização e distâncias entre as fazendas, Lages e o Passo Imperial de Santa Vitória.

A partir da frente dessas casas pode-se ter uma ampla visão das coxilhas (Figura 36). A sede da Fazenda Limoeiro está a aproximadamente 200

metros da estrada e, apesar das árvores no entorno da casa, fica visível a partir do caminho.

A Fazenda Cajuru está a três quilômetros do antigo corredor, atual estrada, mas não pode ser visualizada. Sua sede possui a frente voltada para o sul e situa –se entre montanhas, a meia paisagem entre o rio do fundo do vale e a mata do topo do terreno. Esta é uma barreira natural contra os ventos frios dos meses de inverno e que impede também a visualização da propriedade.

Nessa região e ao longo do Caminho do Viamão são encontrados pequenos cemitérios que atendiam as propriedades próximas ou de uma mesma família. A Cajuru possui um cemitério próprio, localizado a aproximadamente um quilômetro da casa. Os túmulos imponentes, atualmente em meio à vegetação, são marcos das posses da família.

Outra preocupação essencial era a instalação da sede nos arredores de arroios para abastecimento. A Fazenda Cajuru localiza -se na bacia do Rio das Caveiras, sendo que a sede está nas proximidades da cabeceira do córrego Saninho. As demais propriedades pertencem à bacia do Rio Pelotinhas e são cortadas por diversos arroios afluentes desse rio.



Figura 36. Sede da Santa Tereza: panorama a partir da frente da casa. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Todas estão no trecho médio dos cursos d'água, sendo que a água é canalizada até um tanque que geralmente está na cozinha ou ao lado da sede. Os inúmeros arroios que as abastecem substituem os poços e são mais eficientes por manterem os tanques sempre cheios e pela facilidade que oferecem para a captação da água.

### 9.1.6.3 Técnica Construtiva

As sedes das fazendas estudadas possuem paredes externas construídas em pedra que variam entre 50 e 75 centímetros de espessura, sendo as mais largas as da Fazenda São João. Segundo Costa (1982, p.1483), ainda na metade do século XIX, as edificações com paredes assim serviam como verdadeiras fortificações, pois “[...] em tempo de escravos e de perigo de assaltos, as casas deviam oferecer grande segurança”.

Já as divisórias internas, em taipas<sup>22</sup>, variam de 14 cm (na São João) a 18 cm (na Cajuru). Interessante notar que, na sede da Fazenda Santa Tereza, as paredes internas são em madeira, o que simplifica a mudança da planta conforme as necessidades de cada época ou moradores. Uma parede da São João, que corresponde à divisória dos quartos da frente, também é em madeira, facilitando a substituição dos quartos por uma sala ou escritório conforme conveniências.

### 9.1.6.4 Programa da sede: varandas, jardins frontais, galpões e mangueirões

O alpendre ou varanda era um espaço de divisa entre o exterior e o interior. Utilizado para receber visitas e atender empregados, funcionava algumas vezes como espaço de “separação de classes” (SAIA, 1972). Além desses usos, nas casas de fazendas paulistas era tido como ponto de vigília do trabalho escravo, de

---

<sup>22</sup> Regionalmente, os muros de pedras utilizados para delimitar mangueirões e os caminhos de tropas são denominados “taipas”. Não se pode confundir com as chamadas “paredes de taipa”, que são construções de barro ou cal e areia fixados em caibros e varas entrelaçadas.

proteção contra o sol e como extensão do setor social. No caso das casas da Coxilha Rica, nenhuma foi edificada com varandas.

Um dos motivos é o clima: o aquecimento das paredes é necessário para aumentar o conforto interno contra o frio intenso. A varanda é substituída pelo galpão nas fazendas estudadas. Usualmente edificado em madeira, se situa geralmente em uma das laterais da sede. O local é utilizado para reunir familiares e visitantes em torno de um fogo de chão ou para um churrasco, costume fundamentado na própria atividade das fazendas.

Nessa região, o galpão é considerado uma área nobre e de hospitalidade. Esta constatação fica evidente na Fazenda São João, onde, a partir do mangueirão situado à frente e ao lado da casa, é possível ter acesso ao galpão por uma imponente escadaria de pedra. O galpão, por sua vez, possui uma ligação com o jardim frontal, onde está a entrada principal da habitação. A ligação galpão–casa–jardim demonstra que estes eram espaços reservados aos senhores. Segundo informações locais, nessa fazenda não havia o portão de acesso ao jardim frontal e, no passado, o galpão era um local de passagem obrigatória para ter-se acesso à residência.

Os jardins frontais exerciam o papel de espaço delimitador entre a casa e as áreas de trabalho na fazenda. Ainda hoje esses jardins, com vegetação baixa, não obstruem a visão da casa ou da paisagem logo à sua frente. Todas as sedes possuem jardins frontais delimitados por muros de taipas com encaixes precisos e bem acabados com, aproximadamente, 1,30 metro de altura: são espaços simbólicos, mas também destinados ao lazer. Ao lado das edificações, muros também delimitam um recinto mais reservado à família, onde estão hortas e os tanques d'água.

Os mangueirões, destinados ao confinamento dos animais, também são edificados com pedras encaixadas no sistema construtivo de juntas secas, mas não possuem o mesmo acabamento dos muros frontais. Com as mais diversas formas e tamanhos, caracterizam todas as fazendas e indicam ao visitante que a principal atividade regional é a criação de gado. Porém, o tamanho e a quantidade deles podem ser relacionados às posses do proprietário e também à edificação: geralmente as casas mais imponentes possuem mais e maiores mangueirões, como a São João. No interior desses espaços são encontradas coberturas, hoje utilizadas para vacina, balança, etc, geralmente construídas em madeira. O mangueirão da Cajuru é o único em forma circular, diferenciando a propriedade das demais (Figura 37).

#### **9.1.6.5 Plantas das sedes**

As plantas arquitetônicas foram estabelecidas seguindo os limites de um retângulo. Todas as casas possuem muitos cômodos, o que limita o espaço interno individual, principalmente dos quartos. Para Goulart (1970, p.26), “o uso dos edifícios [...] estava baseado na presença e mesmo abundância da mão-de-obra”. Assim, uma característica comum a todas as casas de arquitetura dominante, edificadas até o século XIX, anos 80, é a divisão das áreas nobres e não nobres, as últimas destinadas também a escravos.



Figura 37. Mangueirão redondo que caracteriza a Fazenda Cajuru. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Além dos jardins e galpões (especificamente nessa região com grande influência da cultura gaúcha), a sala é o espaço de transição do interior com o íntimo familiar, os cômodos reservados. Considerada como cômodo nobre, a sala era destinada a recepções mais elaboradas. As casas das fazendas pesquisadas possuem uma única sala para visitas, sempre localizada na parte da frente. Salas com outras funções variadas não foram encontradas, com exceção da Cajuru, que possuía uma sala de música/estudos ao lado da sala de visitas.

O acesso a esses cômodos é feito por um corredor que se constitui em um espaço “filtrante”: após a entrada principal, tem-se acesso à sala de visitas, sendo que uma porta, antes da continuação do corredor, isola esta parte do restante da casa ou do setor íntimo familiar.

Segundo Costa (1982, p.1484), o fazendeiro lageano não ostentava móveis e utensílios condizentes com suas posses: utilizavam-se bancos nas mesas das salas de jantar e, nas salas de visita, “além de duas mesinhas com jarras e um

ou outro enfeite, havia nas casas muito ricas, o grupo de sofá de palhinha e as cadeiras”. No geral, até meados do século XIX, a rusticidade caracterizava a maior parte da mobília e enfeites.

No caso de estranhos à intimidade familiar, havia em algumas salas, além do oratório e da sala de estudos, o quarto de visitas. Este era um local onde se admitia o visitante que deveria ficar isolado. Nos setores sociais, pode-se observar alguma preocupação com a ornamentação das vergas das portas no setor social, além de dimensões maiores. No caso da Fazenda Limoeiro, cerca de 2,80 metros. Já as portas do setor “íntimo”, após a divisão do acesso principal, possuem 1,80 metro de altura e nenhum enfeite na madeira.

Na sede da Cajuru, pinturas de taças e flores feitas por um alemão refugiado da Segunda Guerra Mundial, em 1941, caracterizam seu interior. A casa da Santa Tereza também possui paredes decoradas com pinturas que foram restauradas. Um elemento marcante são os ornamentos ou a disposição diferenciada das madeiras no forro do setor social, que podem ser observados na Cajuru, Santa Tereza e Limoeiro. Contudo, para a oligarquia pastoril regional da época, além da casa e dos seus poucos componentes decorativos, o que realmente caracterizava a riqueza de um proprietário de terras era o número de cabeças de gado e a extensão da propriedade.

A sala de jantar é um setor que se localiza sempre nos fundos, destinado à família. Um fato comum nas edificações é a passagem em arco entre o corredor e a sala de jantar, sendo que as demais portas são retas. Possivelmente, por ser um setor interligado com a cozinha e, portanto, freqüentado por escravos, o pórtico representava uma separação do espaço da família dos senhores (do corredor para os demais cômodos) e dos serviçais (específico da sala de jantar).

Outros aposentos, como a sala de banho, alcovas e quartos, eram separados e considerados, quase sempre, de uso exclusivo dos moradores. As salas de banho ou banheiro eram geralmente adaptações feitas em alcovas ou quartos. Vinculada ao setor íntimo, a sala de banho era equipada com poucos utensílios, como bacia, penduradores e urinol, sendo considerada, ainda no século XIX, como um símbolo de status do proprietário. A da Cajuru ainda possui os penduradores que a caracterizam.

Buscando isolamento ou privacidade, as plantas eram planejadas com as alcovas no centro da casa. Foram observadas seis alcovas na Fazenda Cajuru, uma na São João e duas na Limoeiro. A da São João e uma da Limoeiro se comunicam com a sala de visitas, sugerindo que seu uso era voltado para as visitas. A da Limoeiro, que possui duas portas de acesso (uma pelo quarto e outra pelo corredor), e as três da Cajuru, que se comunicam com a sala de jantar, sugerem um uso familiar, provavelmente utilizadas como quarto das moças ou crianças. Por serem construções isoladas, o medo de assaltos ou ataques indígenas fazia da alcova o lugar mais seguro da residência.

Geralmente posicionada no setor íntimo (ao lado da sala de jantar, por exemplo), além de ser um cômodo separado, podia ser utilizado para o repouso durante o dia, uma vez que a luminosidade não interfere no ambiente. É um espaço geralmente quadrangular, com porta voltada para o setor social (quarto de visitas) ou para a circulação principal. Utilizado para o confinamento de mulheres, nas casas da Coxilha, a alcova devia ser um ambiente evitado nos meses de inverno, pois a falta de incidência de raios solares faz com que a temperatura permaneça sempre baixa.

Um hábito bastante comum ainda no século XIX era a utilização de quartos separados para o casal. Tal fato pode explicar o grande número de quartos

nas antigas casas ou camas de solteiro em um único cômodo, isso quando não era possível a total independência. Nas fazendas estudadas, geralmente os dormitórios têm acesso entre si como estratégia de controle, principalmente para as moças, devido aos rígidos padrões de educação da época.

Na Cajuru, foi observado um cômodo (quarto) em que a única comunicação com o restante da casa é por uma pequena abertura na parede do antigo depósito, ao lado da sala de jantar. O acesso só é possível pelo exterior da residência, sendo provável que fosse utilizado como senzala ou quarto para tropeiros que paravam nas proximidades da fazenda. Edificações específicas para senzalas não foram observadas.

Os sótãos das fazendas São João e Santa Tereza possuem acesso por escadas de madeira com corrimão, apesar de serem utilizados somente para guardar mantimentos, como nas casas seiscentistas paulistas. O uso do sótão não foi notado na Limoeiro e na Cajuru.

Ainda no século XIX, a casa térrea edificada diretamente sobre o solo representava uma moradia modesta (GOULART, 1970). Contrário a isso, as casas dessa classe dominante rural foram construídas com porão que, por ficar a uma altura considerável, permite ampla visão a partir das janelas. Além desse fator, não era possível colocar a madeira diretamente sobre o solo por causa da umidade e, com o porão, podia-se revestir o piso sem o problema de apodrecimento devido à circulação de ar.

No entanto, esse espaço era aproveitado: na Fazenda Cajuru, a divisão do porão acompanha a planta da casa, permitindo o acesso à parte inferior dos cômodos, exceto a uma alcova. O acesso geral é pela parte externa nos fundos

da casa. Já a entrada reservada aos limites da alcova, localizada ao lado da sala de jantar, é pelo assoalho, composto por madeiras encaixadas.

Em uma época em que era preciso guardar dinheiro ou objetos de maior valor em casa, o lugar pode ter sido utilizado como cofre ou esconderijo, em caso de necessidade. Pelo relato de Sandra Iuri (2004), o buraco no chão do porão dessa alcova foi originado pela escavação de antigos proprietários em busca de ouro.

Na Fazenda Santa Tereza o acesso ao porão é feito pela sala de jantar, também com o desencaixe de madeiras, constituindo um “espaço esconderijo” da edificação. As sedes da São João e Limoeiro também foram construídas com essa característica, porém não foi constatado local de entrada. Em todas as casas, as bases possuem aberturas com grades para a ventilação nesse espaço.

A cozinha, um cômodo importante e necessário para o funcionamento da fazenda, era implantada fora da residência devido à facilidade de acesso e trabalho junto ao fogão. Pode-se dizer também que, por não constituir uma área nobre, era geralmente de chão batido, edificada em madeira ou pedra e sem forro, sendo localizada sempre nos fundos, em um plano mais baixo em relação à sede.

A cozinha da Cajuru inicialmente era de pedra, mas foi reedificada em madeira. Na parte dos fundos dessa cozinha, um muro de taipas delimita o espaço que era utilizado para o plantio de ervas e temperos e, ao lado, fica o tanque de captação d'água. A cozinha da São João foi edificada em pedra e possui, em um ambiente separado, uma grande fornalha.

Com usos atuais, a cozinha da Cajuru foi transferida para a parte interna, ficando a antiga como um galpão. As da São João, Santa Tereza e Limoeiro permaneceram em anexo, mas com grandes alterações (Figuras 38, 39, 40, 41 e 42).

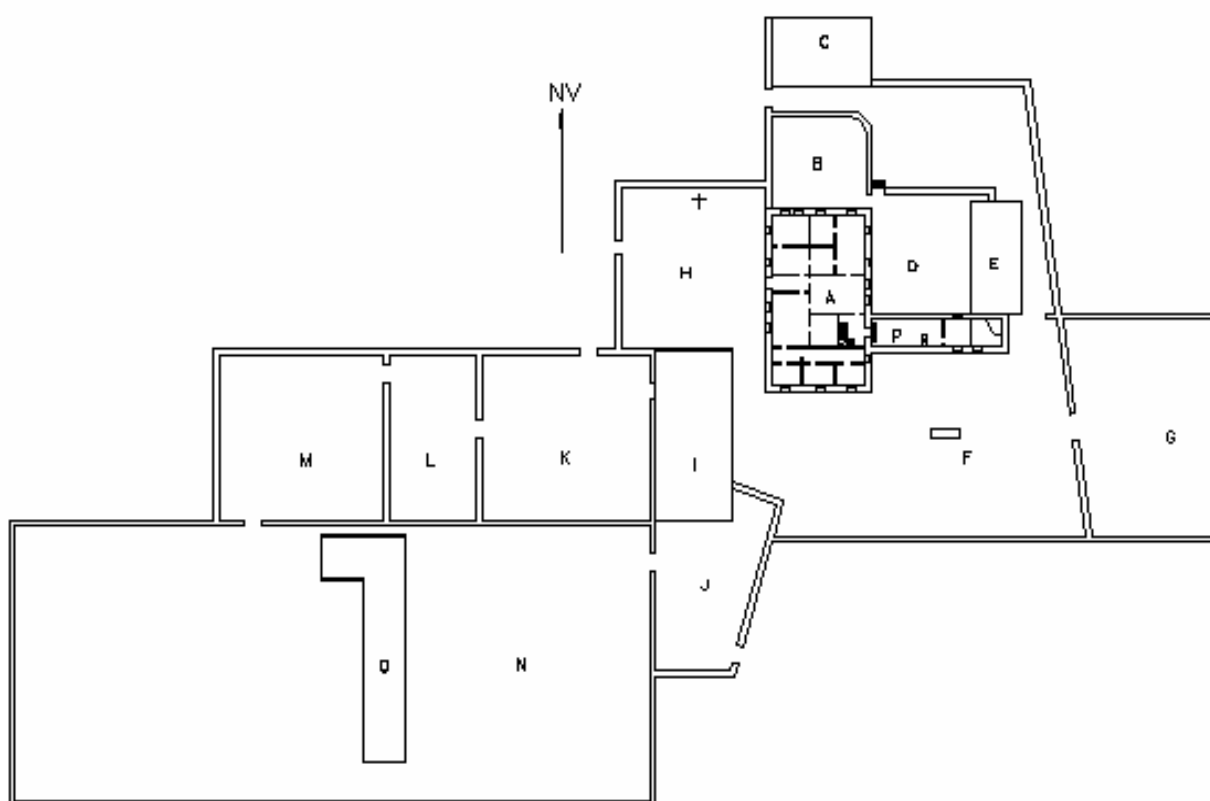


Figura 38. Fazenda São João, do início do século XIX: Galpão (I) ao lado e à frente da casa (A) e mangueirões por todo o entorno. Coordenadas: 28° 08'20,9"S / 50° 19' 00,2" O.

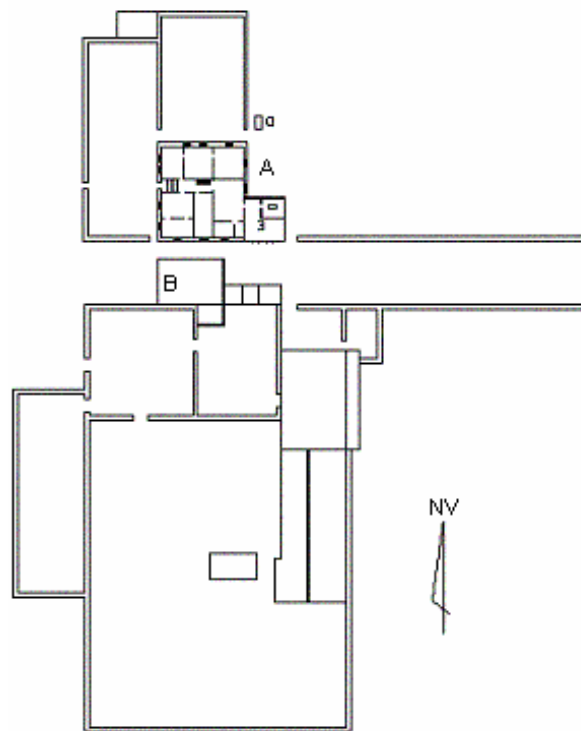


Figura 39. Fazenda Santa Tereza, do início do século XIX: mangueirões ao redor da habitação, galpão (B) ao lado da casa (A) e cozinha em anexo nos fundos. Coordenadas:  $28^{\circ} 10' 34,4'' S / 50^{\circ} 19' 22,3'' O$ .

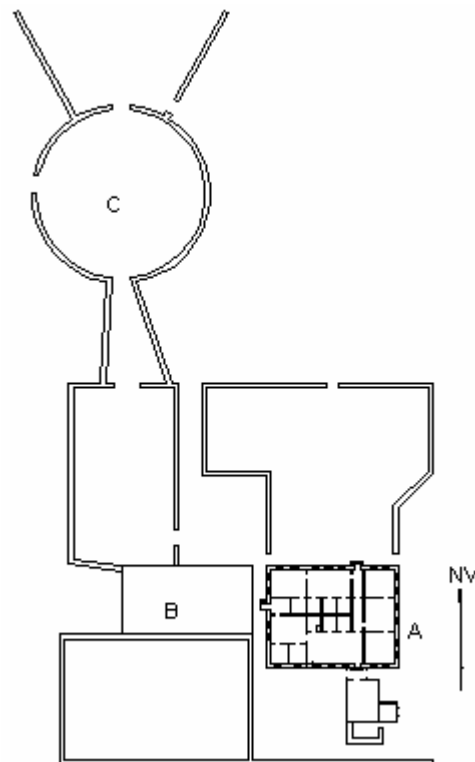


Figura 40. Fazenda Cajuru, de 1865: mangueirão redondo que a diferencia (C), seis alcovas no corpo da casa (A) e o galpão (B) ao lado da habitação e cozinha em anexo nos fundos. Coordenadas:  $27^{\circ} 57' 10,2'' S / 50^{\circ} 17' 52,7'' O$ .

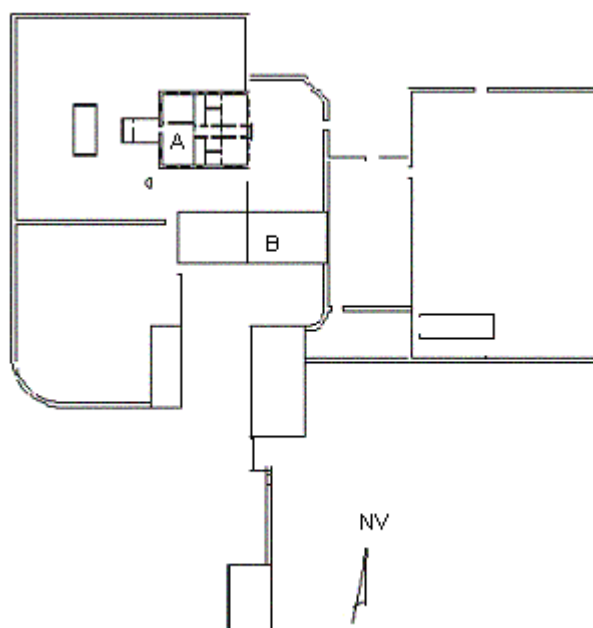


Figura 41. Fazenda Limoeiro, do início do século XIX: Galpão (B) ao lado da habitação (A). Como nas outras, a casa é cercada por mangueirões e a cozinha fica nos fundos, anexa à casa. Coordenadas: 28° 14' 40,2" S / 50° 24' 00,9" O.

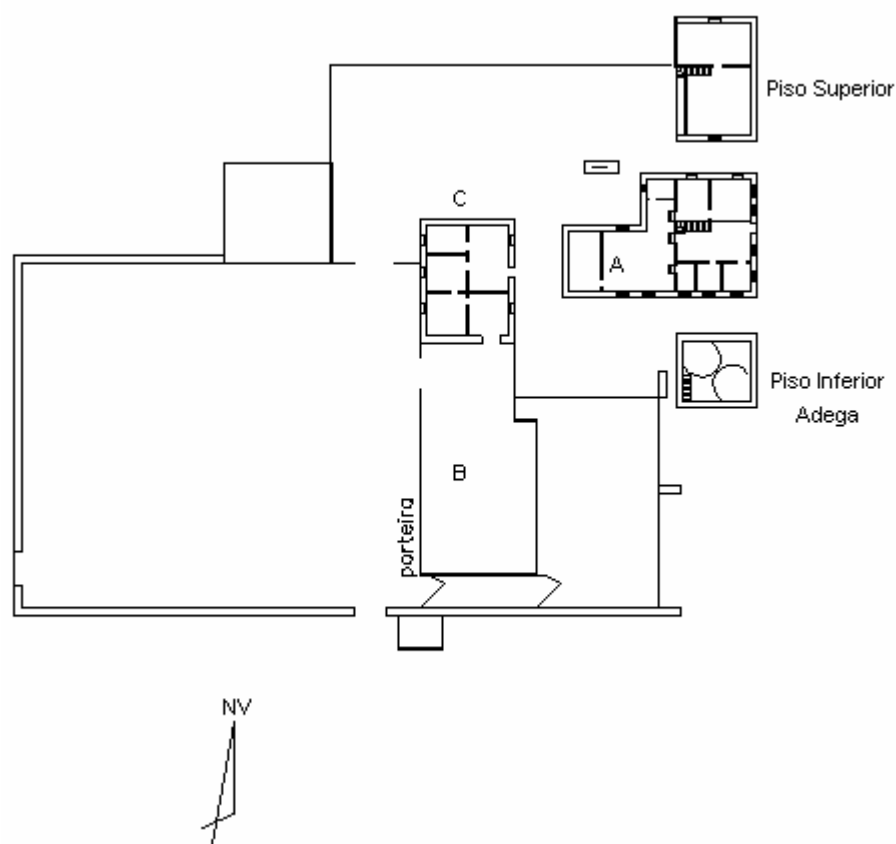


Figura 42. Fazenda Tijolinho, do início do século XX: sede antiga (C) anexada ao galpão (B) e nova sede à frente (A). Coordenadas: 28° 07' 50,0" S / 50° 15' 43,3" O.

#### 9.1.6.6 Fachadas

Segundo Goulart (1970, p.124), durante várias décadas do século XIX muitas edificações das províncias eram construídas seguindo “cópias imperfeitas da arquitetura dos grandes centros do litoral”. Os proprietários rurais com grandes possibilidades financeiras e interesses políticos, nas suas visitas a núcleos expressivos regionais, levavam para a propriedade alguns padrões tidos como de arquitetura oficial.

Mesmo com a pretensão de estabelecer edificações no estilo neoclássico, a mão-de-obra escrava e os materiais disponíveis não possibilitavam a expressão total da temática. Assim, “as características neoclássicas ficavam restritas [...] a elementos de acabamento das fachadas”.

As fazendas São João, Santa Tereza e Limoeiro (Figuras 43, 44 e 45) apresentam características de construções do período colonial com telhados de quatro águas, coberturas em anexo na parte dos fundos, molduras nas janelas e nas bordas da edificação. Uma característica diferencial da Santa Tereza são as vergas retilíneas salientes sob as janelas e porta da parte da frente.



Figura 43. Sede da Fazenda São João, do início do século XIX.  
Foto: Rodrigo Meira Martoni.



Figura 44. Sede da Fazenda Santa Tereza, do início do século XIX.  
Foto: Rodrigo Meira Martoni.



Figura 45. Sede da Fazenda Limoeiro, do início do século XIX.  
Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Na Cajuru, por trás dos detalhes decorativos neoclássicos, esconde-se uma arquitetura com características do período colonial. Trata-se de alterações feitas na reforma de 1941: as paredes externas de pedra foram provavelmente rebocadas e as iniciais do proprietário da época foram colocadas na fachada (LOW – Leopoldo Oliveira Waltrick).

Buscando imitar o padrão da arquitetura dominante, foram construídas cinco pilastras na parte frontal e uma em cada parede lateral para complementar o conjunto (Figura 46). Contudo, para Trindade (1992, p 87), “o tom neoclássico dado à fachada é comum a muitas sedes de estâncias gaúchas datadas do mesmo período”.



Figura 46. Sede da Fazenda Cajuru, de meados do século XIX.  
Foto: Rodrigo Meira Martoni.

#### 9.1.7 Fazenda Tijolinho – a exceção

Comparada com as demais sedes de fazendas, a Tijolinho apresenta diferenças na implantação e na arquitetura. São duas construções que ficam em um local de grande visibilidade, a meia paisagem entre a estrada e a parte mais alta do terreno, sendo que os caminhos podem ser observados da parte da frente da sede. A mais antiga (provavelmente anterior a 1920) é uma casa edificada em pedras, que caracteriza a habitação dos primeiros estancieiros da região ou dos menos abastados: a casa é baixa, possui somente cinco repartições, sendo a sala também utilizada como cozinha, não possui porão e a parte superior da construção (sótão) é em madeira (Figura 47).



Figura 47. Antiga sede da Fazenda Tijolinho, do Início do século XX. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Já a construção mais recente (final da segunda década do século XX), de tijolos aparentes, reflete a ascensão financeira do proprietário com a lida campeira e uma influência étnica: edificada pelo italiano Tito Bianchini, possui a fachada totalmente diferenciada das demais edificações analisadas. Essa é uma habitação com influência rural-montanhês européia, com telhado de duas águas e a base em pedras, com uma entrada lateral para a adega na parte inferior (Figura 48).

Na frente o beiral é trabalhado com disposições diferenciadas de tijolinhos, sendo possível notar que , na época de sua edificação, “a arquitetura [...] já alcançava um nível elevado de realizações técnicas dentro dos padrões acadêmicos” (Goulart, 1970, p.159).



Figura 48. Fazenda Tijolinho. Edificação em tijolos aparentes. Foto: Rodrigo Meira Martoni.

Internamente é possível notar cômodos relativamente pequenos, um andar superior, que, segundo Edson Amorim (atual proprietário e neto de Tito Bianchini - o fundador da fazenda), foi utilizado durante um tempo como escola para os filhos de seu avô, e o porão, usado como adega devido à influência étnica do construtor. Assim, esse espaço não se constituía em um esconderijo – possuía uma entrada pelo assoalho da sala e outra pela parte externa da casa. Localizada praticamente na bifurcação do Caminho do Viamão com o Caminho para Araranguá, esta é uma propriedade que se caracteriza pelo diferencial na construção de tijolinhos aparentes.

## 9.2 VALORIZAÇÃO E UTILIZAÇÃO: PROPOSTA DE APROVEITAMENTO TURÍSTICO

Com o inventário, algumas ações práticas são necessárias para a correta utilização desse trecho do caminho: a compreensão da população local sobre sua importância no contexto histórico nacional; o entendimento, por parte de proprietários e administradores das fazendas, que sua reutilização iria incorporar um potencial econômico à região, contribuindo com a valorização dos bens que se constituem em suportes de atratividade turística, como remanescentes das taipas e edificações das estâncias. Para isso, uma alternativa seria a inclusão da questão histórica regional nos currículos escolares e, também, a participação de universidades com projetos de pesquisa que relacionem positivamente Turismo e patrimônio como forma de valorização ambiental.

Com o apoio acadêmico e de profissionais para o planejamento turístico, além de respaldo político para ações práticas, os trechos das taipas poderiam ser zoneados em conformidade com as características de conservação, fragilidade e relevo. A idéia da divisão em trechos de *movimentos reservados* e de *movimentos intensos*, faria com que a visita e o trânsito não afetassem tão intensamente os remanescentes.

Essa é uma ação importante, pois, com a construção da Usina Hidrelétrica Paiquerê no Rio Pelotas, ainda em fase de projeto, que deixará submersos os vestígios do Passo Imperial de Santa Vitória, haverá o aumento da circulação entre a BR-116 e o local devido à utilização da estrada que foi estabelecida em um trecho do corredor. Portanto, compete às universidades, ONG's e poder público regional uma ação rápida e eficaz para resguardar este trecho ímpar do caminho, visto que em outras regiões, como Paraná e São Paulo, não houve a

delimitação do trajeto com taipas por ordens de caráter geológico. Nesse contexto, diante da inundação no Passo de Santa Vitória, uma alternativa viável e de último caso seria a transposição dos remanescentes para um local nas proximidades. Vinculado a essas ações, poderia ser feito um estudo de capacidade de carga, com um número diário máximo de visitantes como forma de minimizar impactos.

No planejamento turístico da via é necessário contemplar: (a) as propriedades que estariam servindo como ponto de apoio e pernoite para usuários da rota. Para a edificação de estruturas de recepção complementares ou restaurações, a participação de arquitetos é necessária, uma vez que a permanência e manutenção das características locais são importantes para a interpretação da paisagem cultural; (b) uma sinalização indicativa, para que a rota seja respeitada em seu zoneamento e percurso, e também interpretativa, para ajudar no entendimento sobre cada localidade.

Essa ação pode ser feita em parceria com proprietários rurais; (c) a proibição ou restrição de atividades que comprometam visualmente trechos do caminho ou locais e edificações históricas, como o plantio de pinus, que se expande na região; (d) beneficiar os técnicos de turismo - guias regionais - com o credenciamento de agências receptivas, contribuindo com o estabelecimento de um número ideal de participantes. Para isso, o embasamento histórico regional e o treinamento da população local se fazem necessários para ajudar na interpretação patrimonial do trajeto. Por se tratar de uma região rica em aspectos históricos, culturais e naturais, foi feito um mapeamento da possível rota turística, com a localização de pontos de parada e interesse (Figura 49). A Tabela 1 apresenta informações sobre os trechos e suas atratividades, bem como a distância a ser percorrida e o tempo médio para caminhada, paradas e contemplação.

O cronograma para o percurso é de no mínimo 48 horas e uma distância total de 98,3 quilômetros. Este pode ser estendido de acordo com o perfil do grupo, as fazendas selecionadas para parada e pernoite, e propostas de passeios locais como cavalgadas. Estas informações, efetivadas na prática, podem ser repassadas previamente aos usuários pela internet e material impresso nas agências receptoras.

O perfil do terreno do trajeto principal, sem entrar nas fazendas São João e Santa Tereza, é mostrado na Figura 50. De Lages até o ponto mais alto do percurso, após a Fazenda Tijolinho, a diferença de cota é de 373 metros em aclive, numa distância de 42 km ; enquanto deste ponto até o Passo de Santa Vitória é 545 metros em declive e distância de 50 km. Com isso, é possível ter noção do grau de dificuldade para trekking ou cicloturismo.

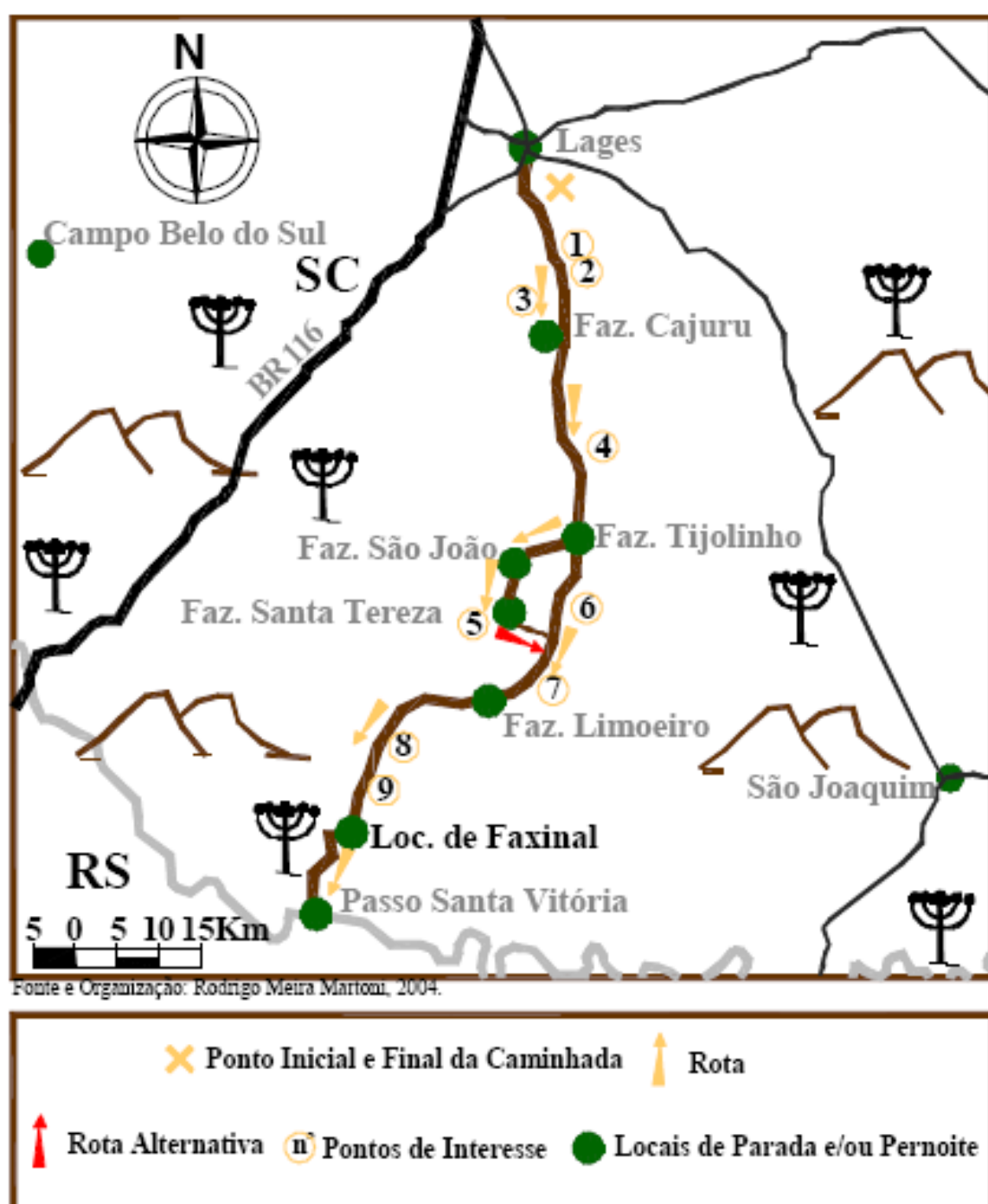


Figura 49. Proposta de trilha turística para o trecho do Caminho do Viamão na Coxilha Rica.

Tabela 1. Informações sobre o trajeto turístico.

<i>Trecho</i>	<i>Aspectos do trecho e pontos de interesse</i>	<i>Distância / Tempo (média de 3 quilômetros por hora)</i>
Lages – Fazenda Cajuru	(1) Rio Guará: córrego sobre lageado; (2) Taipas: vestígios do Caminho do Viamão com muros paralelos às margens da estrada de terra; (3) Antigo cemitério nas proximidades da sede da fazenda Cajuru	18,4 Km / 6 horas de caminhada; 4 horas para paradas e apreciação
Fazenda Cajuru – Fazenda Tijolinho	(4) Rio Pelotinhas: água sobre lages de pedras com locais propícios para banho	20 Km / 6 horas de caminhada; 2 horas para parada e apreciação
Fazenda Tijolinho – Fazenda São João	Trecho de caminhada por reflorestamento e mata nativa	6,4 Km / 2 horas de caminhada; 2 horas para parada e apreciação
Fazenda São João – Fazenda Santa Tereza	Travessia de armoios no trecho; (5) Paisagem a partir da frente da sede da Santa Tereza	5,5 Km / 2 horas de caminhada; 2 horas para parada e apreciação
Fazenda Santa Tereza – Fazenda Limoeiro	Trajetos por caminho alternativo ou opção de retorno às fazendas São João e Tijolinho para acesso ao corredor e acesso à Limoeiro, passando pelo ponto (6), local alto com panorama.	19 Km / 6 horas de caminhada; 2 horas para parada e apreciação ou 23,5 Km / 8 horas de caminhada; 2 horas para parada e apreciação
Fazenda Limoeiro – Localidade de Faxinal	(8) Entroncamento de caminhos de taipas; (9) antigo cemitério da família Ramos	23 Km / 6 horas de caminhada; 4 horas para parada e apreciação
Localidade de Faxinal - Passo de Santa Vitória	Caminho pelo corredor e descida íngreme nas proximidades do rio Pelotas; Vestígios do posto fiscal imperial	6 Km / 2 horas de caminhada; 2 horas para parada e apreciação
<b>TOTAL : PERCURSO / TEMPO</b>		<b>98,3 km / 48 horas</b>
Fim do roteiro – retorno a Lages a partir da localidade de Faxinal pela BR 116		

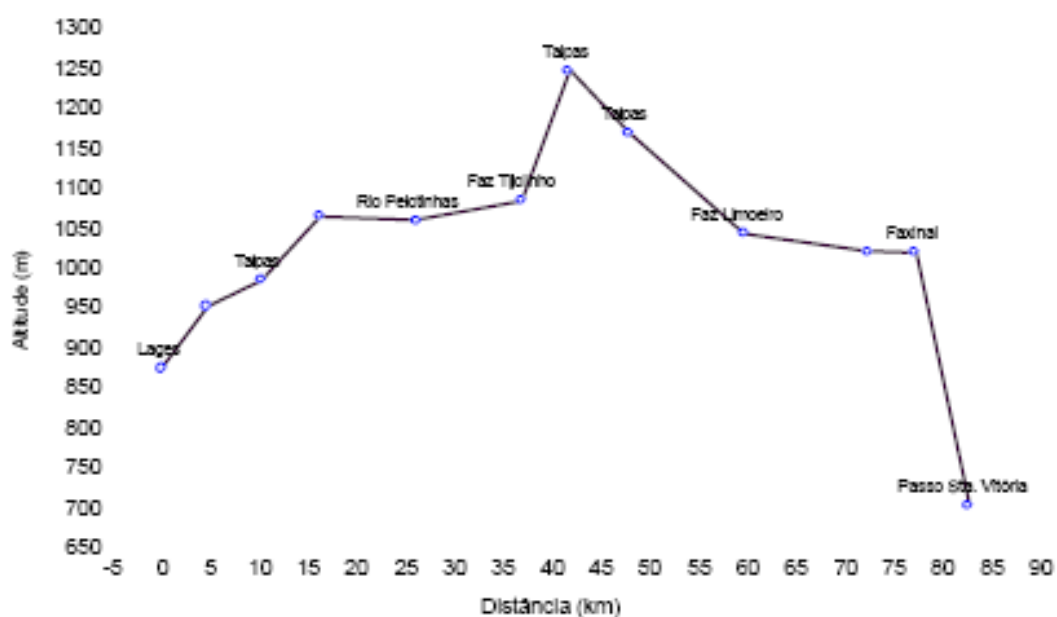


Figura 50. Perfil do terreno do Caminho do Viamão entre Lages-SC e Passo de Santa Vitória - SC/RS

Finalmente, a intenção é que muitas outras propostas de valorização e utilização sejam elaboradas e praticadas, segundo as funções básicas do turismo, para que contribuam com a população local e também com a permanência de elementos que caracterizam a paisagem regional.

## 10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No contexto das atratividades brasileiras estão os antigos caminhos. Muitos podem ser compreendidos como trajetos turísticos em potencial, tanto pela representatividade histórica que tiveram como pelos sinais dos tempos em que eram utilizados. Estes sinais, tangíveis, como marcos referenciais, cidades e fazendas, e intangíveis, como expressões e modos de vida, conferem ainda a muitos caminhos uma série de significados. Mas ainda há muito a se desvendar.

O Peabiru foi, na verdade, um canal que viabilizou uma possível conexão cultural de nativos em um primeiro momento e, posteriormente, quando os europeus aqui chegaram, a destruição de populações com seus costumes e a transferência de suas riquezas materiais. Possuindo trechos planejados em conformidade com o relevo para o bom deslocamento dos viajantes da época, partes do Peabiru serviram, certamente, como referência aos caminhos trilhados e melhorados por faiscadores de ouro e, principalmente, por tropeiros, como mostra a Figura 51 que constitui uma síntese dos trajetos.

Sendo assim, é possível analisar e justificar a importância de alguns outros caminhos tendo como base às linhas dessa rede e, principalmente, alguns fatos históricos de exploração e ocupação territorial, como a descoberta do ouro em Minas Gerais, a ocupação do Rio Grande do Sul, os criatórios de muares da Argentina, as reduções jesuíticas, entre outros.

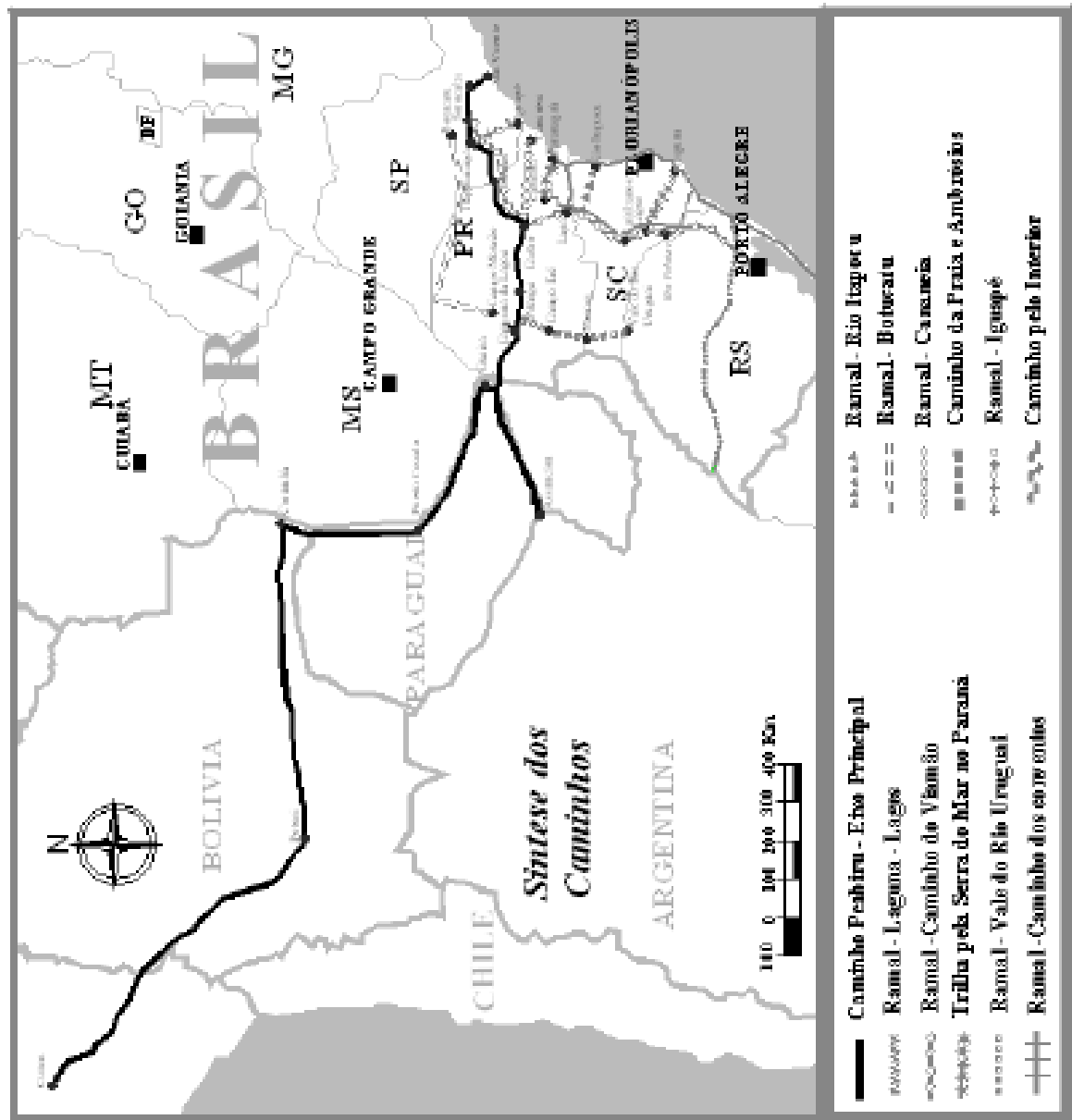


Figura 51. Síntese dos antigos caminhos do sul do Brasil.

Visto que muitos dos caminhos estudados contribuíram com a formação de elementos materiais e imateriais que acabaram estruturando identidades, o planejamento turístico dessas vias históricas abre -se como uma alternativa de se estabelecer novas conexões entre lugares pelos mesmos caminhos. Para isso, é necessária uma aplicação do que se propõe teoricamente sobre o turismo como atividade valorativa.

Contudo, ainda é atribuída à atividade turística uma significação ligada fortemente às questões econômicas, desenvolvendo-se mais a exploração do que o aproveitamento de determinado espaço. Uma vez que há relação quase direta entre degradação e interesses firmados unicamente no capital, o turismo, planejado por esse viés, realmente pode vir a ser inviável no sentido de atividade mantenedora do patrimônio e beneficiadora de populações locais em sua totalidade.

No entanto, esse ponto de vista técnico e mercadológico não pode prevalecer sobre os aspectos positivos do Turismo, geralmente alcançados quando o mesmo é planejado em consonância com importantes segmentos do ambiente, como o social, o econômico, o natural, o histórico e o cultural. Para que seu desenvolvimento esteja baseado em moldes conservacionistas, é necessário um real entendimento do fenômeno turístico e de sua abrangência. Logicamente que, para isso, é preciso uma leitura interdisciplinar que o relacione com a manutenção do que é autêntico e a efetivação de uma estrutura estabelecida com bases locais.

Procurando por localidades turísticas assim trabalhadas estão os chamados peregrinos modernos. Estes, pelo gosto do aprendizado e da vinculação entre visitação, deslocamento e cultura, representam os turistas que contribuem com a manutenção de elementos característicos de um determinado lugar. A partir dessa análise e, diante da diversidade natural e cultural brasileira, é preciso planejar locais com atratividades em potencial com bases em referências originais de seu ambiente.

A atividade turística assim desenvolvida estaria, por um lado, beneficiando os autóctones e, por outro, um público, crescente por sinal, que preza pelo engrandecimento pessoal – algo difícil ou até mesmo impossível de ser proporcionado por um *resort* ou atrativos noturnos lotados, característicos de muitas cidades litorâneas em épocas de temporada.

Foi proposta então uma metodologia como base referencial para a realização do inventário, valorização e utilização de caminhos históricos e realizada uma exemplificação no trecho do Caminho do Viamão na Coxilha Rica. A essa descrição minuciosa do patrimônio local, é atribuído um elevado grau de importância, pois: a) são as bases históricas que explicam a ocupação regional e, conseqüentemente, os aspectos materiais configuraram uma expressão cultural peculiar que pode ser relacionada ao patrimônio natural; b) a partir desse entendimento é que se pode planejar o turismo em consonância com as características próprias da região como forma de manter determinados bens no tempo e no espaço; c) as bases de atratividade a um público que preza pela viagem-aprendizado estão na inter-relação dos aspectos da via histórica e como são aproveitados turisticamente.

Logicamente, o Caminho do Viamão, que se estende por aproximadamente 1.300 quilômetros, se não como via concreta em muitos trechos, se caracteriza como trajeto que expressa ainda a cultura tropeira. Tal fato abre possibilidades para outros estudos e em outras partes do roteiro. Com isso, espera-se e ligação de trechos pesquisados para serem, futuramente, planejados e operacionalizados para novos usos, ou seja, turisticamente.

Essas possibilidades de pesquisa se ampliam de acordo com a existência e extensão de outros roteiros e o que se estabeleceu às suas margens, como, por exemplo, os regionais rio-grandenses, que cruzavam com o Caminho do Viamão nos campos de Cima da Serra, o itinerário descrito por Francisco de Souza e

Faria, a influência dos postos de pedágio imperiais no estabelecimento dos trajetos e, ainda, os remanescentes de caminhos esquecidos em meio à vegetação.

É certo que, no passado, esses roteiros eram utilizados como vias de deslocamento, sendo o objetivo principal da maioria dos viajantes chegar ao destino livre das adversidades a que estavam sujeitos. Esses mesmos caminhos, viabilizados como rotas turísticas com bases na história ou, se possível, em elementos que os caracterizem, abrem-se como alternativas para a realização de viagens nas quais, mais importante que chegar ao destino, é o tempo de reflexão e o espaço percorrido para se chegar até ele. Daí a justificativa sobre a importância do estudo e recuperação dos trajetos traçados em mapas de séculos passados.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1988.

AB´SÁBER, Aziz. **Os Domínios de Natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

AMORIM, Edson. Depoimento em 27 de janeiro de 2004. Lages, SC; Fazenda Tijolinho. Entrevistador: Rodrigo Meira Martoni.

ATAIDE, Ari Canene de. Depoimento em 03 de agosto de 2003. Lages, SC – Fazenda Roseira. Entrevistador: Rodrigo Meira Martoni.

AVÉ-LALLEMANT, Robert (1812 – 1844). **Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)**; tradução: Teodoro Cabral. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980. 356p.

BARBOSA, Ycarim Melgaço. **Historia das Viagens e do Turismo**. São Paulo: Aleph, 2002.

BARROSO, Vera Lúcia Maciel. **O caminho do “certão”: da integração ao Isolamento** In: SANTOS et al. Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre: EST, 1995. p. 37 – 44.

BARRETO, Margarita. **Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento**. 4.ed. Campinas: Papirus, 2000, 96 p.

BRUM, Nilo Bairros de. **Caminhos do Sul**. Porto Alegre: Metrópole, 1999. p. 23-121.

BUENO, Eduardo. **Náufragos, traficantes e degredados: as primeiras expedições ao Brasil, 1500-1531**. Rio de Janeiro: Objetiva, 1998. p.123-142. **Caminhos da Serra do Mar**. Disponível em [www.terravista.pt/copacabana/7399/indexl.html](http://www.terraviva.pt/copacabana/7399/indexl.html). Acesso em: 20 de jun. 2003.

CARDOSO, Jayme Antonio; WESTPHALEN, Cecília Maria. **Atlas Histórico do Paraná**. Curitiba: Indústria Gráfica, 1981. p.09-29. 165

CHMYZ, Igor. **Considerações arqueológicas e históricas**. Boletim n 21 dos anais do colóquio de estudos regionais, comemorativo do I centenário de Romário Martins. Curitiba: UFPR, 1974. p. 51-55.

**Cobertura vegetal do Paraná**. Disponível em: <http://www.ambicenter.com.br/dad01012502.htm>. Acesso em 20 de agosto de 2004

COELHO, Salvador José Correia. **Passeio à minha terra (1844)**. Curitiba: Fundação Cultural, 1995. 110p. (Reprodução da obra).

CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Orgs). Geografia Cultural: Introduzindo a temática, os textos e uma agenda. In: \_\_\_\_\_. **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p.17-18.

COSTA, Licurgo. **O Continente das Lagens**. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982. 4 v. v 4. p. 1459-1477.

CURY, Isabelle (Org). IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). **Cartas Patrimoniais**. 2.ed. Rio de Janeiro: Ed.IPHAN, 2000. p. 141-331  
**Devastação no Paraná**. Disponível em  
[http://www.ambientebrasil.com.br/composer.php3?base=./florestal/index.html&cont\\_eudo=./florestal/artigos/velho](http://www.ambientebrasil.com.br/composer.php3?base=./florestal/index.html&cont_eudo=./florestal/artigos/velho) . Acesso em 20 de agosto de 2004

DOMINGUES, Moacyr. **O tropeiro Cristóvão Pereira**. In: SANTOS et al. Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre : EST, 1995. p. 31-36. **Estradas Reais**. Disponível em:<http://www.estradareal.org.br>. Acesso em 20 de outubro de 2004

FILIPACK, Francisco. **Dicionário Sociolingüístico Paranaense**. Curitiba: Imprensa Oficial, 2002. p.350.

FLORES, Moacyr. **História do Rio grande do Sul**. 7.ed. Porto Alegre: Ediplat, 2003. p. 42.

\_\_\_\_\_. **Tropeirismo no Brasil**. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1998. p. 30-36.

\_\_\_\_\_. **O tropeirismo e a economia colonial**. In: Santos et al. Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional. Porto Alegre : EST, 1995. p. 135 – 146.

GAIOSKI, Clemente. **Os preciosos vestígios de Pitanga**. Revista Cadernos da Ilha, Florianópolis ,ano 01, nº 02, p.41, fevereiro 2004. p. 41.

GALDINO, Luiz. **Peabiru: os Incas no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2002. p. 25-122.

Geografia Ilustrada, Enciclopédia. **Peru**. São Paulo: Abril S.A. Cultural e Industrial, 1971. p. 1117 – 1126

GOODEY, Brian. **Turismo Cultural: novos viajantes, novas descobertas**.In: MURTA, Stela Maris et al. Interpretar o Patrimônio: um exercício do olhar. Belo Horizonte: UFMG. p. 131-138.

GOULART, Nestor. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva,1970. p. 35-42.

HABITZREUTER, Rubens. **A Conquista da Serra do Mar**. Curitiba: Pinha, 2000. p. 27-69.

HOLANDA, Aurélio Buarque. (s/d). **Novo Dicionário Aurélio** . Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1.ed., 8. reimp.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Caminhos e Fronteiras**. 3.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 25-29. IURI, Sandra. Depoimento em 26 de janeiro de 2004. Lages, SC; Fazenda Cajuru. Entrevistador: Rodrigo Meira Martoni.

JACOBUS, André Luiz. A Estrada das Tropas e seus Três Registros: Vectores de Relações Sociais e Econômicas no Brasil Colonial. In: RODRIGUES et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2000. p. 59 -76.

JOB, Vera Ravagnani. Algumas considerações sobre o ciclo do ouro e o tropeirismo. In: BONADIO, Geraldo (Org). **O tropeirismo e a formação do Brasil**. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1984. p. 12.

LEITE, Pedro Furtado. Contribuição ao conhecimento Fitoecológico do Sul do Brasil. **Revista Ciência e Ambiente/** Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, v.01, n 01. p. 51-74, jul., 1990. p. 74-66.

MAACK, Reinhard. **Geografia Física do Estado do Paraná**. Curitiba: Max Roesner, 1968. p. 31-41.

MARTINS, Romário. **História do Paraná**. Curitiba: Travessa dos Editores, 1995. p. 101-207.

MATTOS, Mário. **Fases de prosperidade e de declínio do Tropeirismo**. In: BONADIO, Geraldo (Org). O tropeirismo e a formação do Brasil. Sorocaba: Academia Sorocabana de Letras, 1984.

MENESES, José Newton Coelho. **História e Turismo Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

MOLINA, Sérgio; RODRIGUEZ, Sérgio. **Planejamento Integral do Turismo: um enfoque para a América Latina**. Tradução de Carlos Valero. Bauru: EDUSC, 2001. p. 53.

MORAES, Aldair Goeten. Curitibaanos e o Caminho das Tropas. In: RODRIGUES et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2000. p. 132-136.

MOTA, Carlos Guilherme. Metodologia, Pesquisa e Historiografia. In: FENELON, Dea Ribeiro. **50 Textos de História do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1974.

MURTA, Stela Maris. Turismo Histórico-Cultural: Parques Temáticos, Roteiros e Atrações Âncora. In: \_\_\_\_\_. et al. **Interpretar o Patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: UFMG, 2002. p.150-155.

NOELLI, Francisco Silva; MOTA, Lúcio Tadeu. Exploração e guerra de conquista dos territórios indígenas nos vales dos rios Tibagi, Ivaí e Piquiri. In DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo. **Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional**. Maringá: EDUEM, 1999.

OLIVEIRA, Lizéte Dias. O Caminho das Tropas. In: SANTOS (org.) et al. **Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p.192 a 202.

OLIVEIRA, Sebastião Fonseca. Aurorescer das Sesmarias Serranas: história e genealogia. Porto Alegre: EST, 1996. p. 21.

**Peabiru segundo André Kovalevski**. Disponível em:

<http://www.geocities.com/RainForest/Jungle/1418/peabiru.html>. Acesso em 11 de maio de 2004.

PELUSO, Victor Antônio. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. UFSC, 1991.

PIPPI, Gladis. Histórico do Caminho das Missões. Disponível em [www.caminhodasmissoes.com.br](http://www.caminhodasmissoes.com.br). Acesso em 10 de março de 2004.

PORTO, Maria Luiza. Os campos Sulinos. **Revista Ciência e Ambiente**. Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, v.01, n 01. p. 119-138, jul., 1990.

PRADO, João Fernando de Almeida. **Jean-Baptiste Debret**, com reprodução de quarenta paisagens do artista, do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina; notas sobre as paisagens do Paraná, por Newton Carneiro. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1973. p. 86 – 93.

PRESTES, Lucinda Ferreira. **A Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba**: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750-1888). São Paulo: PróEditores, 1999. p.32-38.

RODERJAN, Roselys Vellozo. Caminhos do Sul. In: Santos et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995. p. 26 a 30.

RODERJAN, Carlos Vellozo et al. As Unidades Fotogeográficas do Estado do Paraná. **Revista Ciência e Ambiente**. Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, v.01, n. 01. p. 75-92, jul., 1990. p. 77-86.

RUSCHEL, Ruy Ruben. **Caminhos e Passos**. In: RODRIGUES et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2000. p. 39-48.

\_\_\_\_\_. A Estrada Geral da Serra Velha. In: RODRIGUES et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2000. p. 49-58.

SACHS, Ignacy. **Ecodesenvolvimento**: crescer sem destruir. São Paulo: Vértice, 1986.

SAIA, Luís. **Morada Paulista**. São Paulo: Perspectiva, 1972. p. 110-118.

SANTOS, Márcio. **As estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante do Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SANTOS FILHO, João. Ordem Régia de Censura a Roteiros Turísticos do Século XVIII: André João Antonil no Índex. **Revista Turismo em Análise**. ECAUSP, v.12, n. 1, p. 72-79, mai., 2001.

SARTORI, Sérgio. Depoimento em 04 de agosto de 2003. Lages, Santa Catarina; UNIPLAC. Entrevistador: Rodrigo Meira Martoni.

SCHMIDLIN, Henrique P. Metodologia aplicada no Paraná sobre os caminhos das tropas e a questão Souza e Faria. In: Santos et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995. p. 93 – 100.

\_\_\_\_\_. Os caminhos de Tropas no Paraná. In SANTOS et al. **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p. 311-319.

\_\_\_\_\_. et al. Caminho dos Ambrósios. In SANTOS et al. **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p 327- 333.

SILVA, Nery Luiz Auler. No norte do planalto, a ocupação do território e as primeiras fazendas. In: SANTOS (Org.) et al. **Bom Jesus na Rota do Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2004. p. 238 a 252.

SOUZA, Renato Santos. **Entendendo a questão ambiental**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2000.

SPALDING, Walter. **Gênese do Brasil Sul**. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1953. p.71-78.

STECA, Lucinéia Cunha; FLORES, Mariléia Dias. **Historia do Paraná: do século XVI à década de 1950**. Londrina: EDUEL, 2002. 206p.

STOLTZ, Roger. A Primitiva Vereda. In: RODRIGUES et al. **Bom Jesus e o Tropeirismo no Cone Sul**. Porto Alegre: EST, 2000. p. 45-49.

TRINDADE, Jaelson Bitran; URBAN, João. **Tropeiros**. São Paulo: Editoração, Publicações e Comunicações Ltda, 1992. p.16-59.

WACHOWICZ, Ruy Christowam. **Historia do Paraná**. 6.ed. Curitiba: Editora Gráfica Vicentina, 1988. p.37-102.

WACHOWICZ, Ruy. **História do Paraná**. 9.ed.. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2001. 360p.

WAGNER, Philip; MIKESELL, Marvin. **Os temas da Geografia Cultural**. In CORRÊA et al. **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

YAZIGI, Eduardo. **A Alma do Lugar: turismo, planejamento e cotidiano**. São Paulo: Contexto, 2001. 301p.

\_\_\_\_\_. (Org). **A Importância da Paisagem**. In \_\_\_\_\_. et al. Turismo e Paisagem. São Paulo: Contexto, 2002. p.11-27.

**BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

CUNHA, Sandra Baptista; GUERRA, Antônio José Teixeira (Org.) **A questão ambiental: diferentes abordagens**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

LAFARGE, Paul. **O direito à preguiça**. Tradução de J. Teixeira Coelho Netto; introdução de Marilena Chauí. São Paulo; Hucitec; UNESP, 1999.

**Nosso Futuro Comum** / Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. 2.ed. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1991.

REIGOTA, Marcos. **Meio Ambiente e Representação social**. 5.ed. São Paulo: Cortez, 2002.

YAMAKI, Humberto (Coord). **Plano Diretor de Preservação do Patrimônio Cultural de Londrina**; Londrina, 2004 2vol

YAMAKI, Humberto. **Paisagem Inicial. Preservação da paisagem no entorno das estações de Ourinhos a Londrina**, XII SBPN, Unicamp, Campinas, 2004