

**FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA DE SÃO PAULO
I SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA**

**O CULTO À MEMÓRIA E A MEMÓRIA NEGADA: UM ESTUDO SOBRE OS
TROPEIROS NO VALE HISTÓRICO.**

Filipe Cordeiro de Souza Alгатão

filipecord@uol.com.br

**SÃO PAULO
NOVEMBRO DE 2009**

O CULTO À MEMÓRIA E A MEMÓRIA NEGADA: UM ESTUDO SOBRE OS TROPEIROS NO VALE HISTÓRICO.

Filipe Cordeiro de Souza Alгатão

filipecord@uol.com.br

Resumo: Considerando o tropeirismo inicialmente como uma manifestação arcaica, meu propósito é recuperar sua história na região do Vale do Paraíba Paulista tendo como foco central de abordagem o município de Silveiras, onde constatei, empiricamente, certa ambigüidade em relação à maneira como a população reflete sobre seu passado. Parcela representativa vê na recuperação do passado tropeiro sinais de um tempo opulento que deve ser reverenciado; ao passo que outra parcela busca desvincular-se dessa ancestralidade, pois considera um capítulo atrasado na história da cidade. Esta pesquisa esta sendo feita por meio de estudo etnográfico, pesquisa documental e bibliográfica da memória do tropeirismo a partir da cidade de Silveiras e realização de entrevistas com moradores locais, dialogando metodologicamente com a História Oral. Visitei outras áreas no Vale do Paraíba e em outras partes do país onde a influência tropeira pode ser percebida. No entanto, em uma das atividades de campo deparei-me com atividade tropeira remanescente, esse elemento novo redimensionou a pesquisa e os resultados que ora apresento ainda não são conclusivos acerca do tema.

Palavras-chave: Tropeirismo, Memória, Cultura, Vale do Paraíba

1. Introdução.

Esta pesquisa nasceu a partir de uma etnografia em meu primeiro ano de graduação, realizada no município de Silveiras, região do Vale do Paraíba Paulista. Em campo pude observar que a cultura tropeira é muito forte na cidade, no entanto é uma questão polêmica, muitos vêem o período da atividade tropeira como uma fase de grande riqueza, material e cultural, que deve ser preservada; em contraste com outra parcela que julga-a como um trabalho para pessoas rudes, transformando a figura do tropeiro em algo marginal, que deve ser esquecido.

Busco com essa pesquisa investigar os fatores que corroboram ambas as opiniões, para tanto foi necessária uma inflexão entre a bibliografia disponível acerca do tema, recuperação da história da cidade, coleta de entrevistas com antigos moradores, consultas documentais e pesquisas etnográficas, neste caso não se restringindo apenas a Silveiras ou ao Vale do Paraíba como a outras regiões do centro-sul do Brasil onde pude verificar que a influencia tropeira é percebida com maior facilidade.

Visitar outras regiões de influência tropeira foi fundamental, pois como se trata de um estudo feito a partir do olhar de uma comunidade para seu passado, quando observamos outros lugares temos a oportunidade de agregar ao debate questões que podem repetir-se em várias regiões assim como é possível identificar particularidades, que em muito enriquecerão a análise.

Metodologicamente, Memória e História Oral são as técnicas utilizadas tendo em vista que grande parte do esforço dessa pesquisa é no sentido de recuperar a história local através do olhar daqueles que viveram durante esse processo.

Ao identificar as causas do orgulho e da vergonha presentes nos moradores quanto à ancestralidade tropeira, dirigi-me para outras regiões que tiveram marcante influência dos tropeiros a fim de verificar se era um fenômeno que se repetia, observei diferentes formas de assimilação da cultura tropeira, locais em que os mesmos chegaram a constituir inclusive uma elite local. No entanto um elemento novo surgido entra as ultimas atividades de campo força o redimensionamento da pesquisa: deparei-me com atividade tropeira remanescente em uma cidade do interior de Minas Gerais, na região do Vale do Aço.

Este fato embora me obrigue a rever certos posicionamentos e a reinterpretar todos os dados coletados até então, contribui para que seja possível observar o tropeirismo a partir de dois prismas distintos: como uma atividade considerada obsoleta e não mais praticada nos centros urbanos e como uma atividade que em localidades mais afastadas ainda é utilizada em função de uma preferência cultural ou por falta de acesso a recursos materiais que possibilitem uma mudança. Responderei a este questionamento posteriormente.

Esta pesquisa conta com o apoio financeiro da Fundação de Amparo À Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

2. Desenvolvimento.

O tropeirismo surgiu a partir da necessidade de transportar as riquezas naturais da colônia, de seu local de extração até o porto onde embarcavam para a metrópole portuguesa, visto que os nativos, com o passar do tempo começaram a hostilizar os europeus e se mostraram inaptos para realizar o transporte de mercadorias adequadamente; esta tarefa ficou a cargo dos homens livres que habitavam as terras da América Latina até então.

Os primeiros muares chegaram à América nos porões dos navios vindos da Espanha, no entanto a matriz geradora do rebanho permanecera na Europa. Com o passar do tempo e o crescente aumento do volume de negócios, fez-se necessário instaurar um criatório de muares no continente recém-descoberto. O lugar escolhido para estabelecer tal atividade foi a planície dos pampas, localizada entre o atual estado do Rio Grande do Sul e o Uruguai. Dessa forma originou-se no sul do país a parceria entre jesuítas e as tribos guaranícas, a localidade ficou conhecida como os *Sete Povos das Missões*.

Do criatório, as mulas eram encaminhadas a cidade de Salta, Argentina; localidade situada no sopé da Cordilheira dos Andes. Nesta cidade foram promovidas as primeiras feiras de muares do novo continente. Os homens que guiavam as mulas eram chamados de TROPEROS¹.

Os muares foram muito utilizados devido a sua grande capacidade de conviver em situações climáticas adversas, não se ferirem ou adoentarem durante o trajeto, por terem grande senso de direção e conseguirem atravessar relevos os mais diversos.

No Brasil, o início da atividade tropeira de fato se deu com a descoberta de jazidas auríferas em Minas Gerais.

Em 1733 o coronel português Cristóvão Pereira de Abreu partiu sem qualquer apoio, traçou e percorreu com sua tropa cerca de 1500 quilômetros por uma rota que depois ficaria conhecida como Caminho do Viamão, ligando-se com Curitiba e Sorocaba, esta última abrigando mais tarde o principal centro mercador de tropas do Brasil.

No início do século XIX a criação de muares deu um grande salto. Com o declínio das jazidas auríferas, um surto de febre amarela assolando a região sorocabana e a concorrência na criação dos muares, visto que Minas Gerais, Goiás Velho e os campos de Cuiabá já despontavam na criação de mulas; fizeram com que a feira de muares fosse transferida para a cidade de Itapetininga nos idos de 1820, de acordo com a bibliografia relacionada.

Durante o ciclo do café o tropeirismo conheceu seu apogeu, pois não havia ainda ferrovias no país para transporte dos grãos; os tropeiros por já conhecerem as trilhas existentes rumo ao litoral e terem certa experiência em percorrê-las, mostraram-se fundamentais para que a cafeicultura se tornasse uma prática lucrativa ao transportarem o carregamento sem qualquer prejuízo.

¹ TROPERO: palavra de matriz hispânica que designava os condutores de muares. Em português: TROPEIRO.

Maria Sylvania de Carvalho Franco (1983, p.60) em seu livro ressalta a importância do tropeiro para o escoamento da produção e para o abastecimento das fazendas, “o traçado das estradas e a precariedade crônica de sua conservação tornaram a besta de carga o único meio possível de trânsito”.

Ainda em referência a obra citada anteriormente, apesar da precariedade tecnológica presente até metade do século XIX, o movimento de cargas revelava-se bastante intenso. Carregadas de bens de consumo ou produtos a serem exportados, as tropas cruzaram todo o país durante o século citado e cortaram em todas as direções a região de nossos estudos, o Vale do Paraíba, transpondo as serras do Mar, Bocaina, Quebra-Cangalha e Mantiqueira ou seguindo pelo vale rumo a São Paulo ou Rio de Janeiro.

As trilhas abertas nos dois séculos anteriores pelos índios foram utilizadas a partir deste período para otimizar o transporte de café, que se encontrava em franca expansão no lado fluminense do Vale do Paraíba e que já começava a penetrar no estado de São Paulo nas cidades limítrofes de Bananal e Ubatuba.

Ainda segundo a autora, é através da tecnologia rudimentar e do grande empreendimento mercantil que podemos enquadrar a categoria do tropeiro no século XIX. Ele surge como elemento vital da manutenção do sistema econômico vigente, pois era indispensável para as operações comerciais e também para a consolidação dos traçados para transporte da nascente exportação cafeeira.

A atividade tropeira, enquanto relacionada à questão do trabalho desempenhou fortíssimo papel regional. Todas as formas de labor desenvolvidas nas cidades cuja economia pautava-se sobre o tropeirismo, de certa forma a ele se destinava, de bens de consumo a ferramentaria.

Devido a sua extensa jornada de trabalho, todas as tarefas desempenhadas por seus familiares, especialmente pela esposa, tinham como fim que a ausência do provedor da casa fosse minimamente sentida.

A atividade tropeira também representava a inserção social dos homens na vida da cidade, aqueles que não faziam parte das diligências, ao menos trabalhavam em função de servi-la, sendo impensável alguma atividade que em nada tivesse relacionada a tropa.

O papel da memória do trabalho é importante neste quesito, pois agrega os praticantes da atividade tropeira e seus servidores secundários, movendo assim a vida

econômica e social não apenas de Silveiras como de todas as áreas do país que um dia viveram diretamente sobre a influência do Tropeirismo.

Há dois tipos que podem ser incluídos dentro da categoria de Tropeiro; um deles é o negociante de animais, que possuía certo número de muares e que os levava às feiras e mercados urbanos ou se dirigia às regiões de cultura negociando com proprietários de terras. O outro tipo é o condutor de tropas, foco preferencial de nossos estudos.

As rotas mais importantes que ligavam São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro eram: Caminho Velho, ligando a região mineradora ao porto de Paraty, passando pela Garganta do Embaú² e pelas vilas de Guaratinguetá e Cunha; Caminho Novo de Nossa Senhora da Piedade à Santa Cruz, partindo de Lorena, passando por Silveiras - foco de nossa pesquisa, Areias, Bananal e terminando no porto da fazenda de Santa Cruz, no Rio de Janeiro e a Trilha da Independência, percorrida por Dom Pedro I, ligando as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

As rotas de escoamento da produção cafeeira eram mais curtas, ligando vilas valeparaibanas aos portos mais próximos: de Cunha a Paraty, de Taubaté a Ubatuba, de São José do Barreiro a Mambucaba, de Barra Mansa a Angra dos Reis e de São José dos Campos a São Sebastião.

Muitos ranchos de tropa tornaram-se os atuais mercados municipais, figuras comuns das cidades brasileiras; na região estudada despontaram diversas vilas neste período: Silveiras, Cunha, Areias, Lorena, Lagoinha, São Luiz do Paraitinga, Bananal, entre outras.

Os tropeiros, além de transportarem o café traziam para a vila batata, galináceos, suínos, feijão, milho, sal e arroz.

As picadas na mata, como eram referidas as rotas de tropa foram utilizadas também como trincheiras durante as revoluções de 1842³ e 1932⁴.

Já no século XX, com as ferrovias encurtando as distâncias, já não eram mais tão utilizadas as rotas para o litoral. Os tropeiros faziam o transporte das cargas da zona rural ao centro da cidade e deste ponto, até a estação ferroviária mais próxima.

² Ponto mais baixo da Serra da Mantiqueira, uma passagem utilizada pelos Bandeirantes e posteriormente pelos Tropeiros em direção as Minas Gerais.

³ Revolução de caráter liberal cuja finalidade era impedir que Dom Pedro II assumisse o trono e fosse proclamada a república. Silveiras por ter se posicionado em favor dos Liberais teve muitos pais de família assassinados pelas tropas imperiais, chefiadas pelo Barão de Caxias.

⁴ Levante paulista contra as medidas tomadas por Getúlio Vargas a frente da presidência do país. A região do vale histórico, onde se encontra Silveiras, por fazer divisa com os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro foi fundamental para que as tropas federais avançassem rumo à capital Paulista

Suas jornadas já não eram tão longas, mas o número de tropas ainda permanecia grande, tanto que de acordo com a bibliografia consultada, após 1928, com a construção da Estrada de Rodagem São Paulo – Rio de Janeiro, aproveitando o antigo traçado das tropas, foi instituída uma norma por parte do Departamento de Estradas de Rodagem que obrigava toda tropa registrada a colocar na cabeça da mula que seguia a frente uma placa identificando de onde era a tropa.

As principais rotas utilizadas pelas tropas silveirenses neste período eram as que ligavam os distritos rurais ao centro da cidade, de acordo com a bibliografia os caminhos mais conhecidos eram os provenientes dos bairros Bom Jesus, Macacos e Bocaininha, sendo este último, já nos contrafortes da serra da Quebra-Cangalha; e partindo do centro da cidade, as rotas que ligavam Silveiras às vizinhas Cachoeira Paulista e Lavrinhas e suas respectivas estações ferroviárias, a primeira era usada para cargas que tinham São Paulo como destino e a última para as cargas endereçadas ao Rio de Janeiro.

O fator que viria abalar mais significativamente a atividade tropeira na região aconteceu em 1951, com a abertura da Rodovia Presidente Dutra ligando as duas principais cidades do país em poucas horas, passando pelas mesmas cidades que já eram atendidas pela ferrovia; o tropeirismo passou a ser considerado uma maneira “obsoleta” de transporte.

Durante o século XIX até meados do século XX o tropeiro foi um dos tipos humanos que mais teve chances de ascender socialmente, esta influência foi mais fortemente percebida no sul do país, onde tropeiros fizeram grandes fortunas e tornaram-se prósperos fazendeiros.

O maior fenômeno agrícola do século, conforme Milliet, trouxe consigo muita riqueza e opulência social para a região valeparaibana; as cidades concentravam muitos titulares do império, que dotaram localidades como Lorena de infra-estrutura comparável a da corte.

No entanto, com a queda e conseqüente colapso da produção cafeeira na região, a população do Vale do Paraíba migrou em massa para as terras do oeste paulista, conforme Milliet (1982, p.30) “certas regiões como as de Areias, Silveiras, Bananal, outrora berço de magnatas, apresentam-se em ruínas aos olhos do viajante”.

A chegada da Via Dutra atraiu para as cidades às suas margens um verdadeiro surto industrial, o eixo São Paulo – Rio de Janeiro transformou-se rapidamente no principal pólo econômico do país. No entanto, as cidades como Silveiras, fora do traçado da rodovia, não participaram deste processo. Conviveram com a saída de muitos de seus habitantes em

busca de empregos nas maiores cidades da região como São José dos Campos e Taubaté e presenciaram a perda da importância da cidade no panorama regional.

Parte das famílias silveirenses ressentiu-se dessa perda de importância e o assunto tropeirismo transformou-se em tabu na cidade durante alguns anos. Em contrapartida, grande parcela da população continuou manifestando orgulho do passado tropeiro.

Ao contrário da região sul do país onde a atividade tropeira permaneceu consensualmente como uma atividade nobre, motivo de distinção social; na região valeparaibana permaneceu esta ambigüidade quanto ao tropeirismo.

Conforme Ocílio Ferraz, este espírito de preservação da cultura local foi o responsável por recuperar a economia da cidade, a revelia dos que se incomodavam com a profissão de seus ancestrais.

Resgatando as tradições culturais da cidade foi possível dinamizar a economia local e propiciar que a cidade voltasse a se destacar no cenário regional. No entanto ainda persiste certa antítese acerca da ancestralidade tropeira na cidade.

O grande elemento responsável pela geração de divisas em Silveiras é a festa do tropeiro. Realizada no mês de agosto, é a ocasião onde as manifestações em relação à cultura local se dão de forma mais explícita.

Constatada a ambigüidade, inclusive pelas entrevistas coletadas onde foi possível identificar grandes focos de tensão entre os moradores, fui a outras regiões do país com o intuito de verificar se havia a ocorrência do mesmo fenômeno.

Inicialmente fui às cidades do Vale do Paraíba vizinhas a Silveiras. Bananal, a primeira delas, é conhecida por ter sido a terra dos mais ricos barões do café do período imperial. A cidade também nasceu a partir de um rancho de tropa, no entanto, teve sua cultura modificada pela influência dos barões, intimamente ligados a Corte e a Europa.

Ao contrário de Silveiras, Bananal chegou a possuir ramal férreo, conectando a cidade com a linha tronco da ferrovia na cidade de Barra Mansa, no Rio de Janeiro. Apesar do avanço que a ferrovia significava, a mesma não foi suficiente para impedir a decadência econômica que se abateu sob a região com o declínio da produção cafeeira.

Desde o século XIX tropeiros já não eram presença constante na cidade, apenas há alguns vestígios nas estradas rurais que se dirigem a Serra da Bocaina, simbolizando que as jornadas eram curtas, não influenciando culturalmente a cidade.

Em Areias, outra cidade que visitei, a influência tropeira pode ser observada mais facilmente. Trata-se de um município que chegou a ter as mais férteis fazendas de café do Brasil de acordo com Sérgio Milliet, nos anos 1850. No entanto, por não possuir ferrovia e não ser um pólo tropeirista, Areias foi talvez a cidade que mais declinou no cenário regional. Monteiro Lobato foi promotor de justiça no antigo fórum local, durante sua passagem escreveu alguns excertos que originaram o livro *Cidades Mortas*.

Nesta obra, editada pela em 1919, Lobato já descrevia o cenário, em certa medida denunciando a situação que se instalava não apenas em Areias como em todo o Vale Histórico

pelas ruas ermas, onde o transeunte é raro, não matracoleja sequer uma carroça; de há muito, em matéria de rodas, se voltou aos rodízios desse rechinante símbolo do viver colonial – o carro de boi. Erguem-se por aí soberbos casarões apalaçados, de dois e três andares, sólidos como fortalezas, tudo pedra, cal e cabiúna; casarões que lembram ossaturas de megatérios donde as carnes, o sangue, a vida para sempre refugiram. (LOBATO, 1978, p.03)

A estagnação econômica no município foi tamanha que além de perder o status de sede de comarca para Queluz, viu sua população migrar quase completamente.

Outra cidade que visitei, Cunha, guarda características similares a Silveiras, por ser um município extenso, grande parte da população vive nas áreas rurais, preservando elementos culturais que nos remetem ao período colonial como as festas do Divino Espírito Santo, São Benedito, Congadas e Jongo.

Muitos moradores ainda utilizam as mulas por serem resistentes e comportarem maior peso, no entanto, não constitui tropa, pois há apenas um animal.

Cunha faz parte do circuito da Estrada Real, assemelha-se com outras cidades do circuito pelas construções históricas e pelo relevo acidentado, na zona rural da cidade havia um registro de tropa, próximo a Serra do Mar, onde qualquer tropa ou expedição em viagem era obrigada a parar e recolher impostos, só assim poderiam dirigir-se a Paraty, no litoral ou ao interior do país.

Essas cidades inclusive Silveiras por não estarem nem à beira da ferrovia e nem da principal rodovia que corta a região,

No Rio Grande do Sul, o tropeirismo é intimamente vinculado a cultura gaúcha⁵, portanto a sua influência foi assimilada com grande sucesso. As primeiras a Via Dutra, ficaram à margem das transformações pela qual passou a região nos anos 1950, 1960 e 1970 devido à intensa industrialização.

Na região sul do país o tropeirismo é tratado de forma diversa, os tropeiros conseguiram ascender socialmente e em muitos casos foram agraciados com títulos nobiliárquicos

expedições transportadoras de muares no Brasil saíram da planície do pampa, por onde passaram deixaram marcas que influenciaram os hábitos de diversas cidades. Em Santa Catarina e no Paraná as manifestações da cultura tropeira também são bastante intensas, incluindo a criação de circuitos turísticos como a Rota dos Tropeiros, na região dos Campos Gerais e o Roteiro dos Campos de Cima da Serra Gaúcha.

Se a região sul foi o pólo criador dos muares, Minas Gerais foi o local onde a atividade encontrou terreno mais fértil. Durante o ciclo do ouro as mulas foram amplamente utilizadas para o transporte do metal, da jazida ao porto e de bens de consumo, do porto ao interior do país.

Devido ao relevo extremamente acidentado, as mulas se mostraram eficientes e necessárias, pois não era possível que os escravos transportassem o ouro sem que houvesse um modo mais adequado.

Visitando algumas cidades nos estados mencionados foi possível ver como a questão do passado tropeiro é tratada em diferentes contextos. Um primeiro questionamento cuja reflexão se impôs diz respeito ao fato de que conforme Maria Sylvia de Carvalho Franco, o tropeiro, por ser um trabalhador livre, foi um dos tipos sociais do século XIX que mais teve chances de ascender socialmente. No Paraná constituíram uma elite local e alguns chegaram a receber títulos nobiliárquicos, no Rio Grande do Sul, adquiriram propriedades rurais e transformaram-se em prósperos fazendeiros e no Vale do Paraíba, devido ao ocaso da atividade, ficaram relegados a uma figura marginal, à sombra dos grandes barões valeparaibanos.

Nessas regiões, mesmo com os traços culturais tropeiros sendo bastante marcantes, a atividade é vista como uma manifestação arcaica, que já não mais é praticada nos centros urbanos, porém em uma das últimas atividades de campo um elemento novo se colocou diante dessa pesquisa e obriga que todo o material coletado e analisado seja revisto: a

⁵ Neste caso, o termo refere-se ao gentílico dos naturais do estado do Rio Grande do Sul.

presença de atividade tropeira remanescente na região do Vale do Aço, a menos de 100 quilômetros da capital mineira e numa região onde há grande pólo industrial.

Este novo fator nos faz pensar na ocorrência de tal atividade, que julgávamos em processo de suplantação desde o século XIX, é mister compreender por que em pleno século XXI, com a existência de modernos meios de transporte, ainda há pessoas que transportam mercadorias em lombo de burro; seria uma forma de preservação cultural ou o símbolo da discrepância na distribuição de renda no Brasil, que não permite que determinados setores da sociedade tenha acesso a modernas técnicas de transporte e necessitem recorrer ao mesmo método usado por seus avós.

A observação de tal fenômeno se deu às vésperas da análise final do material, sendo necessário um retorno ao campo e uma re-elaboração dos conceitos até então apresentados.

No local em questão, distrito de Ipoema, no município de Itabira, Minas Gerais, os produtores rurais transportam na tropa o que produzem em suas propriedades como queijo, carne e hortaliças até a sede do distrito.

A ocorrência de atividade tropeira redimensiona a pesquisa por que anteriormente pautava-me na premissa de que a atividade não mais era exercida, no entanto, essa constatação prestará um grande serviço a este trabalho possibilitando que observemos o passado tropeiro sob dois aspectos distintos: a partir de locais onde a atividade desapareceu e através do olhar daqueles que nos dias atuais ainda praticam o tropeirismo.

3. Conclusão Parcial.

Ainda não é possível apresentar a conclusão do projeto, pois grande parte do esforço de pesquisa será redimensionado.

Preliminarmente identifiquei as causas do orgulho e da vergonha na cidade de Silveiras.

A vergonha por parte dos moradores se dá por considerarem a atividade tropeira como algo a ser praticado apenas por pessoas rudes, sem qualquer instrução, além de ser um serviço muito pesado.

O orgulho é fruto do desenvolvimento da cidade nos tempos da tropa; há uma nostalgia desse período, pois foi a fase em que a cidade conheceu seu maior desenvolvimento econômico, e a recuperação da cultura através da festa do tropeiro

mostrou àqueles que faziam oposição, que rememorar o passado daria condições para que a cidade saísse da situação de miséria em que se encontrava, nas palavras dos moradores.

Desde então muitas pessoas de cidades vizinhas vem a Silveiras prestigiar a manifestação local.

A festa do tropeiro estimulou o artesanato local, que é conhecido nacionalmente pela confecção de pássaros de madeira. O artesanato somado a festa são os responsáveis pela geração de empregos na cidade e é esse o motivo do orgulho ter se sobreposto à vergonha e preponderado nos dias atuais.

Quanto aos questionamentos que apareceram na extrapolação do campo, este serão analisados de maneira mais detida. Em relação à ascensão social, será feito um estudo comparativo entre a realidade nas cidades de Bom Jesus, Rio Grande do Sul; Castro, Paraná e Silveiras – foco central da abordagem.

Quanto à observação da atividade tropeira através da opinião dos que a exercem, será necessário realizar uma atividade de campo em Minas Gerais, coletando o depoimento de alguns tropeiros e entrecruzar suas informações com as obtidas nas entrevistas com os ex-tropeiros de Silveiras.

Os resultados serão apresentados posteriormente.

4. Referencial Bibliográfico.

ABREU, Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

ALMEIDA, Aluísio de. **Vida e Morte do Tropeiro**. São Paulo: Martins, 1971.

FERNANDES, Florestan. **Comunidade e sociedade no Brasil: Leituras básicas de introdução ao estudo macro-sociológico do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional/Editora da Universidade de São Paulo, 1972.

FERRAZ, Ocílio José Azevedo. **Voltando às origens**. São Paulo: CESP, 1984.

_____. **São Paulo, caminhos da colonização – viagens de tropeiros entre serras**. São Paulo: Antonio Bellini, 2002.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 3.ed. São Paulo: Kairós, 1983.

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

- LOBATO, José Bento Monteiro. **Cidades Mortas**. 20.ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.
- MAIA, Tom e Maia, Thereza Regina de Camargo. **O folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba**. Rio de Janeiro/Taubaté: MEC-SEC, FUNARTE, Instituto Nacional do Folclore/ Secretaria de estado da Cultura, Universidade de Taubaté, 1981.
- MAIA, Thereza Regina de Camargo. **O passado ao vivo**. São Paulo: FDE, 1988.
- MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**. 4.ed. São Paulo: Hucitec/Instituto Nacional do Livro, 1982.
- MOTA SOBRINHO, Alves. **A civilização do café**. 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- QUEIROZ, Carlota Pereira de. **Um fazendeiro paulista no século XIX**. São Paulo: Secretaria de Governo, 1965.
- POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989.
- REIS, Paulo Pereira dos. **O caminho novo da Piedade no nordeste da capitania de São Paulo**. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1971.
- VON SIMSON, Olga de Moraes. **Experimentos com histórias de vida : Itália – Brasil**. São Paulo: Vértice, 1988.
- THOMPSON, Paul. **La voz del pasado**. Valencia: Alfons el Magnànim, 1988.
- TOLEDO, Francisco Soderó. **Silveiras : memória e vida**. Lorena: Faculdades Integradas Teresa D'Ávila, 1979.
- WILLEMS, Emílio. **Cunha, tradição e transição em uma cultura rural no Brasil**. São Paulo: Secretaria de Agricultura, 1947.