

Carretas e carreteiros na Colônia Guaporé, nordeste do RS, no período de 1892-1960

Wagons and wagoners in the Colony of Guaporé, Northeast of Rio Grande do Sul, 1892-1960

João Carlos Tedesco*

Giovani Balbinot**

Resumo

O presente artigo analisa a importância das carretas e de seus condutores, os carreteiros, no transporte de pessoas e mercadorias na região da colônia de Guaporé. Buscamos analisar o desenvolvimento socioeconômico ocasionado pelo transporte neste veículo, compreendendo suas implicações na vinculação entre a terra, o colono, a produção, o comércio, a sobrevivência e realização material da unidade familiar, assim como delinear as dificuldades e sacrifícios cotidianos dos carreteiros. Concluímos que as carretas e suas ligações na produção agrícola, com o Porto de Muçum e o processo comercial, foram fundamentais para o desenvolvimento econômico da colônia Guaporé, processo que durou mais de meio século.

Palavras-chave: Colônia de Guaporé. Carreteiros. Porto de Muçum.

Abstract

This article analyzes the importance of the wagons and their drivers in transporting people and goods in the region of the colony of Guaporé. We sought to analyze the socioeconomic development caused by this transport vehicle, understanding its implications for the connection between land, settler, production, trade and survival and physical implementation of the family unit, as well as outlining the difficulties and daily sacrifices of the wagoners. We conclude that wagons and their linkages in agricultural production, with the Port of Muçum and business process, were essential to the economic development of the colony of Guaporé, a process that lasted more than half a century.

Keywords: Colony of Guaporé. Wagoner. Port of Muçum.

* Doutor em Ciências Sociais. Professor do Programa de Mestrado e Doutorado em História da UPF. E-mail: jctedesco@upf.br

** Doutorando pelo Programa de Mestrado e Doutorado em História da UPF. E-mail: slash88@net11.com.br

Introdução

A carreta é um veículo, em geral, movido por animais (bois, cavalos, mulas ou um misto destes), utilizado para o transporte de pessoas e cargas no período precedente a introdução dos veículos movidos a motor. Delineou-se como uma importante engrenagem no processo de desenvolvimento econômico e socioespacial na região nordeste do Rio Grande do Sul – espaço caracterizado notadamente pela colonização italiana – e, em especial, no núcleo colonial e posterior município de Guaporé devido às características de estrutura de transportes.

Figura 1 – Região colonial no Rio Grande do Sul



No início do século XX, Guaporé ligava-se ao Alto Taquari em geral pela Estrada Borges de Medeiros até Muçum, pela Estrada Tiradentes até Passo Fundo via Campo do Meio, a Estrada 28 de Setembro que ligava Muçum-Linha Emília, Muçum-Santa Bárbara - Santa Tereza, a Estrada Guaporé-Alfredo Chaves e Guaporé-Soledade. Isso tudo sem somar a *malha* vicinal que levava aos lotes pelo interior e que era *pisada* pelos cargueiros e carroceiros¹. As regiões de Caxias do Sul e de Passo Fundo, a partir da primeira década do século XX, já eram cortadas por vias férreas, facilitando, com isso, o escoamento de produtos e a mobilidade inter-regional de pessoas, o que não acontecia ainda com toda a Encosta da Serra e, especificamente, o Alto Taquari, onde se localizava a colônia Guaporé. Neste sentido, o transporte através da carreta, em suas variadas formas, marcou de maneira profunda a trajetória do imigrante italiano no Rio Grande do Sul, pois esta vinculava a família com a terra e a produção ao comércio.

Acompanhando imigrantes desde o princípio da obra colonizadora, combinava em torno de si os anseios e aspirações da família que, recém-chegada, era transportada pelas carretas até as terras do lote colonial adquirido. Após as dificuldades que permearam a vinda do imigrante, desde a travessia do Atlântico, no estabelecimento das colônias e até os primeiros cultivos da terra, a alegria da colheita era abatida pela dificuldade do transporte da produção. Sendo Porto Alegre e o porto de Rio Grande os principais centros consumidores e comerciais, a produção colonial deveria percorrer grandes distâncias para chegar a seu destino. Do interior da linha, os produtos eram transportados em carretas para a casa de comércio, normalmente localizada na sede ou nos povoados da colônia, de onde seguiam destas para o porto fluvial de Muçum no rio Taquari e, seguindo então em embarcações do porto à capital do Estado.²

De fato, é um exercício trabalhoso e arriscado imaginar as peripécias que envolviam o transporte dos produtos de um colono localizado no interior de uma linha ou uma colônia distante, em especial, devido ao estado deplorável das estradas que ligavam as colônias aos portos fluviais mais próximos. Durante mais de meio século, a carreta mostrou-se como o principal, se não o único, meio de transporte da região colonial italiana, tornando-se en-

¹ KARAM, E. M. C. *Raízes da colonização*: em destaque a colônia de Guaporé e o município de Dois Lajeados. Porto Alegre: CORAG, 1992. p. 142.

² MANFROI, O. *A colonização italiana no Rio Grande do Sul*: implicações econômicas, políticas e culturais. Porto Alegre: Grafosul/IEL, 1975. p. 119-123.

tão de primeira importância para o escoamento da produção e consequente desenvolvimento socioeconômico.

Neste sintético texto optamos pelo aspecto econômico da utilização das carretas na região colonial italiana. Buscamos compreender a importância do carreteiro e da carreta no processo de escoamento da produção regional, assim suas consequências na vinculação entre a terra, o colono, a produção, o comércio e a sobrevivência e realização material da unidade familiar.

Organizamos este texto analisando alguns aspectos do desenvolvimento das carretas, sua sinergia com o horizonte econômico e a identidade do agricultor familiar na região; posteriormente, abordamos a importância e a correlação com o Porto Fluvial de Muçum, no rio Taquari, a dinâmica do comércio e alguns dos elementos que o vinculavam às carretas; por fim, abordamos alguns elementos do fim do Porto de Muçum e do dinamismo das carretas no transporte da produção na região; e finalizamos demonstrando que as carretas foram fundamentais não só para o desenvolvimento econômico, mas também para a configuração de um processo produtivo, mercantil e territorial da colônia Guaporé.

Metodologicamente, faremos uso dos Relatórios da Intendência do Município de Guaporé. Registrados de acordo com os parágrafos 3 e 4 do art.11 da Lei Orgânica do Município de Guaporé e elaborados pelo intendente municipal auxiliado pelos subintendentes e oficiais da administração, encontram-se localizados no Arquivo Histórico do Município de Guaporé. Com um acervo amplamente completo, conta com relatórios anuais de 1912 a 1936, faltando apenas os relatórios de 1924 e 1930; o referido acervo expõe dados econômicos, políticos, sociais e culturais relativos ao ano administrativo. Destinado à prestação de contas sobre a administração municipal ao poder central estadual, contém dados relativos à administração, às finanças do município, demonstrativos da produção agropecuária, do comércio, da indústria e da exportação do município, recenseamento da população, estatísticas eleitorais, registro civil, estatística sanitária, instrução pública, telégrafos e correios, estatística judiciária, tesouraria entre outras informações de destaque relativas ao ano apresentado. Devido à imensa quantidade de dados, os Relatórios da Intendência do Município de Guaporé apresentam-se como uma fonte de primeira importância para a análise e compreensão da estrutura administrativa, econômica, política e social em que se encontra o objeto de análise.

Com os Relatórios da Intendência do Município de Guaporé, faremos importante uso de depoimentos de indivíduos que estiveram diretamente

ligados à atividade carreteira e à estrutura econômica do município de Guaporé, assim como da bibliografia relativa à colonização italiana no Rio Grande do Sul em seus aspectos econômico e socioespaciais, sobre a fundação e desenvolvimento da colônia e, posterior, município de Guaporé e, por fim, sobre a importância e dinâmica do transporte carreteiro na região.

Origem e desenvolvimento da carreta na região colonial italiana

Variadas denominações são utilizadas para se referir a este meio de transporte sempre presente no âmbito rural: carroças, carretilhas, aranhas, carroções e carretas. Conforme sua forma e características, utilidades e usos, espécie e quantidade de animais utilizados na tração e na capacidade de carga, a região em que se encontra e a distinção econômica de seu proprietário influenciam em sua denominação. Entretanto, indiferente às características da nomenclatura adotada, é essencial compreendermos que este meio de transporte se fez presente em todo o processo de ocupação e formação do espaço no Rio Grande do Sul, contribuindo de maneira fundamental para o desenvolvimento econômico, social e cultural. Em especial, na região colonial italiana, é difícil, se não praticamente impossível, não fazer referência à carreta que, com as embarcações que transitavam pelos rios que compõem as bacias do Taquari, Caí e Jacuí, deram a tônica da circulação de mercadorias e o transporte de pessoas.³

Tem-se conhecimento que na região de colonização alemã a carreta já era empregada com o formato e uso que os italianos em suas colônias lhe deram, sendo que as ligações e o intercâmbio de produtos, pessoas e tecnologias entre estas regiões era acentuado. No período anterior a 1910, cujo marco divisor está na chegada da estrada de ferro na região colonial, a circulação de mercadorias e de transporte de pessoas nessa região da serra era amplamente dominada por comerciantes das regiões de São Leopoldo, Montenegro e Caí.⁴ As carretas e embarcações fluviais alemãs eram empregadas desde o deslocamento dos imigrantes italianos rumo às suas colônias, até o escoamento de sua produção para o centro consumidor de Porto Alegre.

³ PICOLO, H. Alemães e italianos no Rio Grande do Sul: fricções inter-étnicas e ideológicas no séc. XIX. In: DE BONI, L. (Org.). *A presença italiana no Brasil*. v. II. Porto Alegre: EST, 1990. p. 557-594.

⁴ MOURE, T. A inserção da economia imigrante na economia gaúcha. In: DACANAL, J. H. et al. (Org.). *RS: imigração & colonização*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980. p. 91-113.

Tabela 1 – A infraestrutura de transporte de Guaporé no período de 1925 a 1965

Veículos	1925	1927	1938	1954	1965
Automóveis	43	85	92	142	301
Caminhões	8	46	86	251	243
Motocicletas	-	-	28	24	10
Bicicletas	58	-	107	290	220
Aranhas	16	30	45	9	25
Carroças de 2 rodas	391	61	-	27	10
Carretas	2067	2221	2899	3553	1270

Fonte: THOMÉ, 1967. p. 195

A Tabela 1 demonstra a quantidade de carretas presente em toda a colônia Guaporé. No final da década de 1920, possuía 2.080 carretas, 390 carroças de duas rodas. Isso evidencia quanto as estradas eram acionadas. Em 1938, por exemplo, o distrito de Casca (pertencente ao município de Guaporé) contava com 6 aranhas (charretes), 32 carretas (de carga) e 402 carroças coloniais. O distrito de Palma, em 1938, tinha 228 carroças coloniais e 21 carretas de carga. Em 1924, no ano da constituição do distrito do atual município e Guaporé, o distrito de Serafina Corrêa contava com 5.489 habitantes, 1.378 equinos, 754 muares, 417 carretas e carretões, 10 aranhas e uma diligência.⁵

Figura 2 – Carreteiros alemães carregando mercadorias em embarcação atracada às margens do rio Caí - 1909



⁵ THOMÉ, L. N. F. *A colônia do Guaporé: Passado e presente*. Porto Alegre: Ed. Paulinas, 1967. p. 261; 287.

Na região de colonização italiana a carreta desenvolveu-se sob o contato e a influência da região de colonização alemã. Grande parte das tecnologias, formatos e materiais utilizados nas carretas fabricadas na serra advêm de seu intercâmbio com a região dos vales. Entretanto, suas características foram adaptadas às situações geográficas e necessidades específicas da região serrana. A capacidade inventiva, transformadora e, principalmente, adaptadora do italiano e de seus descendentes manifestou-se na adequação do veículo não apenas às condições topográficas, mas também às variadas necessidades da vida colonial.

A carreta era constituída, basicamente, pelo caixão, as quatro rodas, o eixo e os instrumentos de atrelagem e tração dos animais.⁶ Entretanto, um veículo construído com a finalidade de ser utilizado nas regiões da campanha ou no vale do rio dos Sinos/Caí, desprovido de dispositivos de redução de velocidade e de precária condução, encontraria sérias dificuldades para transitar nas estreitas, tortuosas e íngremes estradas da região serrana. A carreta construída e utilizada na região colonial italiana, em razão das peculiaridades geográficas – serras íngremes, estradas tortuosas, lamacentas e com grande quantidade de rochas e cascalhos, ladeiras acentuadas, riachos e passos de forte correnteza, etc. – adaptou e incluiu dispositivos que permitissem o trânsito nestas condições geográficas.

Figura 3 – Carreteiro na Estrada Borges de Medeiros, que ligava a sede do município de Guaporé ao distrito de General Osório (Muçum) às margens do rio Taquari na primeira década do século XX



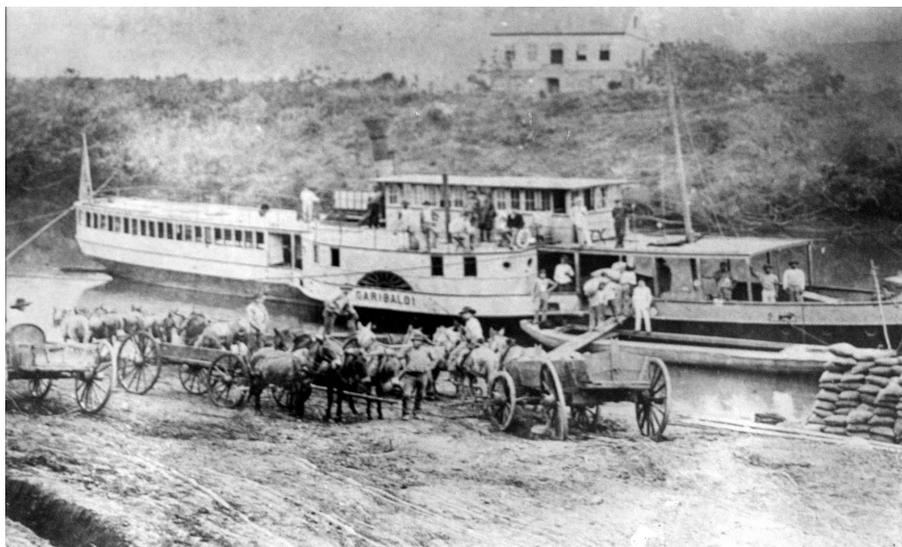
⁶ MOLON, F. *Carreteiros de Flores da Cunha e da Região*. Flores da Cunha: Prefeitura Municipal de Flores da Cunha, s/e, 2002. p. 53-54.

Primeiramente, o sistema de “breque” foi adicionado às carretas. O breque mostrava-se fundamental durante a descida das serras, diminuindo a velocidade e impedindo que estas saíssem da estrada e despencassem nos “peraus”. Nos primeiros dispositivos instalados, o carreteiro via-se obrigado a descer da carroça para acionar o breque, trancando as rodas traseiras e diminuindo a velocidade. Com o aprimoramento do dispositivo, este foi transferido à frente da carreta, evitando assim o apejar do carreteiro. A configuração da carreta combinando pares de mulas com cavalos desenvolveu-se em razão do imperativo de atravessar rios e em função da sinuosidade das estradas. Com os cavalos atrelados nos lados em ajuste com as mulas no centro, combinava a força e a resistência das mulas para a tração da carreta com a melhor condução e manobra dos cavalos.

As carretas de menor porte, utilizadas no trabalho e transporte dentro das unidades produtivas, empregavam pares de bois. As juntas de bois tornavam-se atrativas por possuírem maior força de tração, força necessária para a condução das pequenas carretas ou carroças no relevo abrupto e acentuado presente em grande parte das propriedades. Devido às curtas distâncias percorridas dentro dos lotes coloniais entre as áreas de cultivo e os paióis de armazenagem, a baixa resistência do boi não se mostrava como um empecilho na sua utilização. Além de que estes eram mais acessíveis financeiramente às famílias de colonos do que mulas e cavalos.

As armações de ferro foram constantemente instaladas no entorno nas rodas, devido à presença constante de grande quantidade de rochas, cascalhos e troncos nas estradas e caminhos vicinais, estas proteções alargavam consideravelmente a vida útil das rodas. Cabe enfatizar que os tamanhos das rodas também aumentaram ligeiramente. Em especial as rodas traseiras, tanto na altura quanto na espessura, foram alargadas e aumentadas para evitar que penetrassem e atolassem nos constantes lamaçais presentes na serra, cuja profundidade dificultava o trânsito das carretas dotadas de rodas menores, podendo estas, quando atoladas, ficarem imóveis por até mesmo dias.

Figura 4 – Vapor Garibaldi carregando a produção oriunda da região colonial italiana



Conforme a colonização avançava ocupando novas terras na região nordeste, assim como prosperavam as atividades agrícolas e artesanais nas áreas já ocupadas, o número de carreteiros que transitavam pela região de colonização italiana crescia exponencialmente.

Inicialmente (nos primeiros anos da colonização oficial na região colonial do Rio Grande do Sul), apenas algum agricultor de maior envergadura ou comerciante abastado, normalmente de origem alemã, possuía uma ou outra carreta para transportar as suas mercadorias e a de seus vizinhos. Entretanto, com o desenvolvimento socioeconômico, multiplicaram-se o número de carretas. Novas levas de imigrantes chegavam, eurgia a necessidade de transportá-los até seus lotes em núcleos coloniais localizados mais profundamente na região serrana e mais distantes de Porto Alegre. Conforme tomava forma de organização familiar e estruturava o sistema de produção no lote colonial, as primeiras atividades comerciais e de subsistência desenvolviam-se: grande quantidade de madeira e erva-mate era extraída, as atividades agrícolas aumentavam, novas safras de uva, trigo, milho, feijão e fumo eram colhidas e precisavam ser transportadas até os centros consumidores, cresciam os rebanhos suínos e desenvolvia-se a produção de banha, salames e copas, sem mencionar os produtos artesanais que complementavam a renda da unidade familiar.

Figura 5 – Carreteiro Gregório Molon, na localidade de Otávio Rocha, transportando uma tora de pinheiro de aproximadamente 6 m de comprimento por 1,3 m de altura, em uma carreta adaptada para esse transporte



Gregório Molon, de Otávio Rocha, com sua carreta, transportando uma tora de pinheiro de seis metros de comprimento por um e trinta de altura, com mais de três mil quilos de peso. Gregório dispunha de uma carreta especial para o transporte de toras de madeira. (Acervo da família Molon.)

Thales de Azevedo (1975) descreve bem a utilidade da carroça desde o início da colonização: “o tráfego intenso de carretas e de tropas estragava muito as estradas. Nessa escalada, as caravanas eram orientadas por guias ou vaqueanos (...)”.⁷ Nos comentários de Barbosa (1995), “em poucos anos a carreta foi penetrando e substituindo a tropa e o cargueiro, com maior eficiência. Durante meio século, a carreta puxada a mulas foi o principal e quase o único meio de transporte de toda a região colonial italiana”.⁸ A literatura da imigração italiana e da *formação* dos espaços regionais enfatiza a vida do carreteiro na dimensão da aventura também, além do sacrifício, como uma epopeia promotora do progresso da região:

Engolindo distância sobre as velhas estradas reais, estradas de chão batido levantando pó nas soalheiras do verão, ou na dança sobre a lama trêmula e insegura das invernias ásperas e chuvosas, a carreta vai deixando os rastros sinuosos dos sulcos - as conhecidas marcas de impressões fortes que são o registro de uma cruzada que mostra a nobreza do trabalho -, carregando os frutos da terra na heroica batalha da produção mesmo em práticas empíricas e primitivas.⁹

⁷ AZEVEDO, T. *Italianos e gaúchos*: Os anos pioneiros da colonização italiana no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: A Nação/Instituto Estadual do Livro, 1975. p. 126.

⁸ BARBOSA, F. D. *Semblantes de pioneiros*: Vultos e fatos da colonização italiana no Rio Grande do Sul. 2. ed. Porto Alegre: EST, 1995. p. 105.

⁹ *Ibid.*, p. 11.

Com o crescimento da produção e a necessidade imperativa de comercializá-la, o transporte passou a ser uma atividade de importância fundamental para o desenvolvimento da região colonial italiana. A quantidade de carretas cresceu progressivamente, tornando-se fator de primeira importância para o escoamento da produção, trânsito de indivíduos e, consequente, desenvolvimento socioeconômico.

A carreta delineou-se como a ligação que vinculava família, terra, produção, comércio e sobrevivência. Funcionando como a principal ferramenta de mobilidade comercial e urbana, transportou o colono até sua colônia, vinculou-o à terra e às suas colheitas, a produção ao comércio, possibilitou o sustento e a sobrevivência da unidade produtiva.

A atividade carreteira na região colonial de Guaporé

No início da década de 1890, com a constituição do núcleo de Guaporé, estradas foram abertas ligando Encantado, Passo Fundo, Lagoa Vermelha e Alfredo Chaves. Em 1892, a Colônia Guaporé já possuía uma população de sete mil pessoas, o que significa que já era um centro dinamizador e irradiador de vida econômica e social pela região da Encosta da Serra e, especificamente, do Alto Taquari. Em 1903, Guaporé foi elevada de núcleo colonial à Vila e sede do futuro município. Seus maiores distritos eram os atuais municípios de Casca (São Luis de Guaporé), Muçum (General Osório) e Serafina Corrêa.

Em 1903, Guaporé já produzia 250 mil quilos de banha, 12 mil quilos de carne suína, 15 mil sacas de feijão, 2 mil sacas de milho, 2.500 arrobas de erva-mate, 2 mil dúzias de tábuas. Havia casas comerciais, moinhos, serrarias em toda a sua região. Isso tudo repercutiu profundamente e irradiava relações mercantis por toda a Encosta Superior do Nordeste. Em 1911 e em 1919, a colônia Guaporé foi a maior produtora de trigo do Estado, alcançando o índice de 23,4% da produção estadual. Em 1913, o rebanho era assim constituído: 12.500 bovinos, 3.000 ovinos, 56.000 asininos e muares e 1.200 caprinos¹⁰.

Ainda em 1913, o trigo e o milho eram movidos por mais de 50 moinhos de grãos; nesse período, mais de 100 comerciantes já haviam se constituído na região, com destaque para o ramo de suínos, milho, madeira, produção agrícola em geral, calçados e bebidas, principalmente o vinho. Tais comerciantes se associaram aos carpinteiros, cargueiros, carreteiros, hoteleiros, alfaiates e toda a dinâmica de vida e de trabalho dos colonos, formando uma

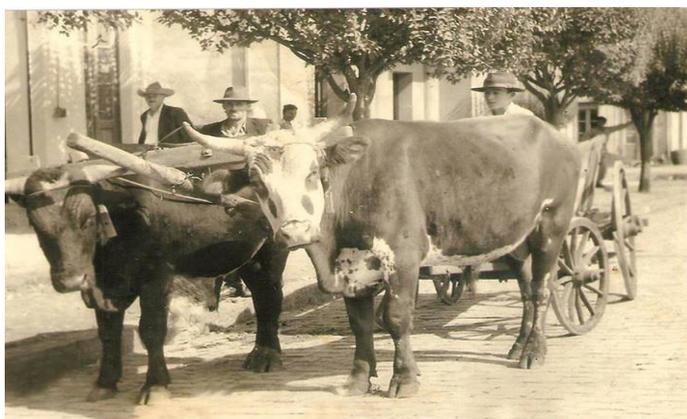
¹⁰ KARAM, op. cit., p. 122.

rede interligada de processos econômicos e ocupacionais. Em 1918, havia 16 fábricas de laticínios em funcionamento em Guaporé e em seus distritos, o que exemplifica o crescimento desse setor agroindustrial na região, a profunda ligação lógica entre milho-gado-leite na unidade familiar do meio rural, demonstrando a necessidade de transporte para comercializá-los.¹¹

Utilizando-se de carretas dotadas de características distintas, o imigrante transportava sua produção desde a área de cultivo até os portos fluviais que escoavam sua produção para Porto Alegre ou Rio Grande.¹² Por mais ou menos meio século, Muçum foi o espaço concentrador e centralizador da dinâmica mercantil e comercial da região do Alto Taquari, espaço em que a Colônia Guaporé se localiza. Em 1880, o referido espaço já possuía *estradas* que partiam nas margens do rio Taquari, no sentido sul-norte em direção à Guaporé; uma outra no sentido leste-oeste em direção ao rio Guaporé correspondendo-se com o espaço que hoje pertence ao município de Encantado.

Pequenas carroças atreladas a bois eram utilizadas para o serviço dentro da unidade de produção. Elas realizavam o transporte da produção das áreas de cultivo até os paióis onde era inicialmente armazenada. Por ser utilizada dentro do lote colonial, a tração baseada no boi tornava-se atrativa pela grande força deste animal no deslocamento das carroças em relevo íngreme e acidentado presente em grande parte das propriedades. Além disto, o boi era acessível em termos financeiros para os colonos mais do que mulas e cavalos, sendo também empregado na tração dos arados e moendas italianas.

Figura 6 – Carroça tracionada por uma junta de bois, propriedade de João Poletti



¹¹ Ibidem, p. 224.

¹² MOLON, op. cit., p. 55.

Carretas de pequeno e médio porte, atreladas a um ou dois pares de mulas e/ou cavalos, eram utilizadas no transporte da produção do lote colonial às casas de comércio e armazéns. Estas conduções eram empregadas em razão da pequena distância e do pouco peso a ser transportado entre o interior da linha e as sedes e povoados da região.

Figura 7 – Carroça tracionada por uma junta de mulas utilizada no transporte da produção entre pequenas distâncias e com pouco peso



O transporte através das carretas ou carroças, puxadas por duas mulas, para pequenas distâncias ou pouco peso. (Acervo do Correio Riograndense.)

Estas enormes carretas, tracionadas por sete, oito, até dez mulas e cavalos combinados, dotadas de altas rodas, carregando até três mil quilos, tornavam possível o escoamento da produção de inúmeras pequenas propriedades espalhadas pela região colonial italiana. Desta forma, presente em todos os âmbitos do transporte da produção, dotada de características distinta e variada, dentro dos lotes da colônia Guaporé, nos caminhos vicinais, nas linhas e nas estradas, de pequeninas a enormes, variantes conforme a atividade, a carreta esteve sempre presente na vida do imigrante e de seus familiares até a segunda geração.

Figura 8 – Carroça de grande porte utilizada no escoamento da produção do município de Guaporé na década de 1930

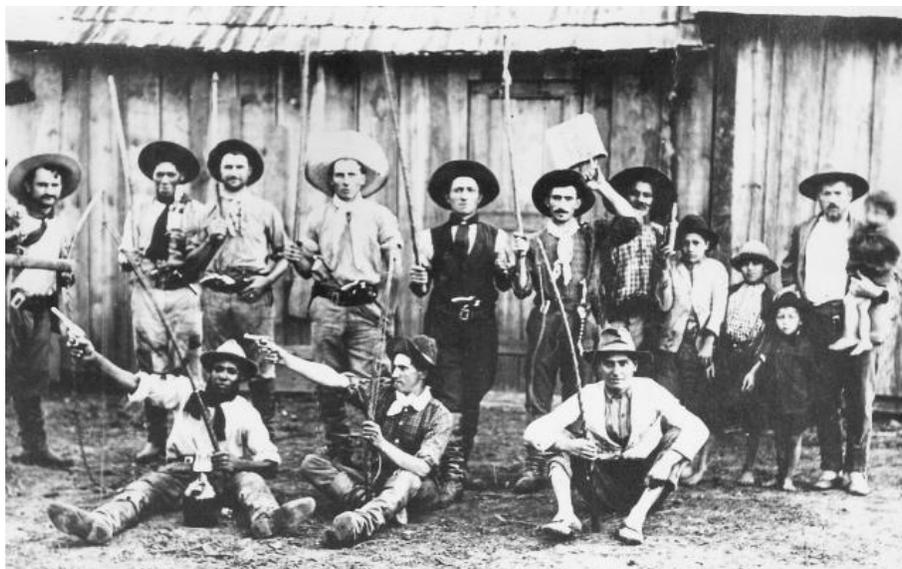


A atividade das grandes carretas e carreteiros na região colonial de Guaporé iniciava nas casas de comércio. Proprietários ou representantes das grandes casas de comércio de Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Garibaldi, da região colonial alemã e, principalmente, de Porto Alegre e Rio Grande visitavam as pequenas casas de comércio espalhadas pela sede, povoados e linhas da região.

Estes viajantes compravam as mercadorias produzidas nas unidades coloniais e armazenadas nas pequenas casas de comércio. Após as combinações comerciais, as mercadorias adquiridas por estes representantes eram transportadas por carretas até o Porto de Muçum, no qual eram carregadas nas embarcações das companhias de navegação e conduzidas até o seu destino final. Entretanto, este comércio apresentava duas vias: as pequenas casas comerciais compravam destes representantes as mercadorias que não podiam ser produzidas na agricultura e no artesanato local. Estas mercadorias, por sua vez, percorriam o mesmo trajeto dos produtos coloniais, ou seja, eram enviadas de Porto Alegre ou de Rio Grande através das companhias de navegação; chegando ao Porto de Muçum, eram carregadas nas carretas que haviam descarregado suas mercadorias anteriormente. As carretas transportavam estes gêneros comerciais até as pequenas casas de comércio, que revendiam aos compradores locais.

Quanto aos carreteiros responsáveis pelo fluxo de mercadorias entre as casas comerciais e o Porto de Muçum, se apresentavam de formas distintas, podendo ser autônomos ou empregados vinculados a algum empreendimento. Os carreteiros autônomos delineavam-se como possuidores de carreta e terno próprios, trabalhavam para um ou mais comerciantes e/ou empreendimentos da região, podendo cobrar seus serviços por peso e características da carga transportada, por viagem ou mesmo por determinado período de tempo, por semana ou mês. Já aqueles vinculados aos empreendimentos normalmente não eram possuidores de suas carretas e ternos, apenas as conduziam para as casas de comércio e empreendimentos da região, normalmente recebendo remuneração fixa mensal.

Figura 9 – Carreteiros do distrito de Casca, que pertencia à colônia Guaporé



As carretas transportavam todas as mercadorias que eram produzidas na agricultura e/ou extraídas da natureza: madeiras, erva-mate, trigo, fumo, milho, suínos e derivados, vinho, aves, couros, frutas e hortaliças que, a partir do Porto de Muçum, eram transportadas para Porto Alegre, onde eram consumidas ou encaminhadas para outras regiões, em especial, para o Rio de Janeiro e São Paulo, ou para os países da região do Prata, como Uruguai e Argentina.

Imensas toras de madeiras nobres extraídas não apenas do município de Guaporé, mas também de toda a região colonial em torno dos rios Guaporé, Carreiro, Antas e Taquari eram transportadas nas carretas. As árvores eram derrubadas e levadas por este meio de transporte até as serrarias, onde eram diminuídas em tábuas amarradas com grandes cipós de modo a formar grandes chatas compostas por determinada quantidade de dúzias de tábuas. As chatas eram então transportadas pelas carretas até o porto, sendo lançadas na água e atreladas às embarcações que realizam o transporte até Porto Alegre ou ao porto de destino.¹³

A erva-mate, encontrada em grande quantidade na região, também mostrou ser um produto de grande importância para a economia municipal e regional, sendo consumida em grande quantidade no Rio Grande do Sul ou exportada para os países do Prata.¹⁴ Além da grande produção e comercialização de madeira e erva-mate, após cinco anos de sua emancipação, Guaporé já era um dos maiores produtores de trigo do Estado.¹⁵ Os sacos de farinha de trigo mostravam-se como uma das principais mercadorias a serem transportadas pelos carreteiros da região até o porto. O fumo também era produzido na região, plantado nas unidades coloniais, era colhido, separado conforme a coloração e a qualidade de sua folha, secado em fornos alimentados a lenha e a sabugos de milho secos, amarrados em fardos e transportado por meio das carretas para Muçum ou até o porto, e daí para a capital. Além disto, gêneros agroindustriais produzidos na região eram transportados diariamente pelas carretas e exportados pelo porto de Muçum, em especial a banha e os embutidos suínos dos frigoríficos Soccol, Seganfredo & Cia., Antonio Fonini & Cia., Franciosi, Nardi & Cia., Rizzo & Cia e os couros do curtume Cortume Guaporense, da Firma Corbetta, Termignoni & Cia., localizado na sede de Guaporé.

Muçum concentrava, ainda em 1896, 14 vendas, casas de comércio local; também haviam instaladas barcas sobre o rio Taquari, casas comerciais, moinhos coloniais, inúmeras ferrarias, hotéis, curtume de pequena escala e vários trapiches. Em 1915, o povoado possuía mais de 700 muares, passando para quase 800 em 1925. Neste último ano, Muçum possuía 1.639 cabeças de equinos. As indústrias ganharam espaço com isso: em 1926 surgiu o curtume

¹³ KARAM, op. cit., p. 134.

¹⁴ Arquivo Histórico do Município de Muçum – Casa da Cultura Pe. Luchino Vieira. Acervo relativo ao porto e companhias de navegação. Livro de navegação da Companhia de Navegação Arnt.

¹⁵ Arquivo Histórico do Município de Guaporé, Relatório das Intendências Municipais 1912-1918, Intendente Agilberto Maia.

Corbetta que se tornou no período um dos maiores do estado. As indústrias de cachaça ganharam respaldo estadual, principalmente devido à fertilidade do solo nas margens do rio Taquari própria para o plantio da cana: em 1936, foram transportados, via fluvial, em torno de 450 barris de cachaça com 100 litros cada. Os hotéis de viajantes e os de carreteiros (com casas de pasto e piquetes) cresceram consideravelmente.¹⁶

Quanto às principais mercadorias transportadas na viagem de retorno, destacavam-se ferragens e máquinas, motores, balanças, caldeiras e móveis em geral; produtos inflamáveis e lubrificantes, armas de fogo, munições e explosivos, artigos farmacêuticos e objetos para a prática da medicina, sementes, mudas, plantas e animais vivos para servirem de matrizes reprodutoras. Secos e molhados, como café, sal, salitre, sabão, cimentos e adubos, bem como artigos de vidro, chapas de ferro, ferro-gusa, chumbo, enxofre, graxa, artigos de borracha e soda cáustica.

No trajeto das Estradas Tiradentes e Dr. Borges de Medeiros, que atravessavam toda a extensão da colônia de Guaporé ligando Campo do Meio (Passo Fundo) ao Porto de Muçum, havia determinados atoleiros “famosos” por sua extensão e profundidade, além de permanecerem “ativos” por grande parte do ano, não apenas nas estações de maior pluviosidade. O trecho que compreendia entre a sede de Guaporé e o povoado de Dois Lajeados, na altura das linhas Dona Cândida e Colomba apresentava uma grande área propensa à formação de constantes atoleiros, assim como entre a sede de Guaporé e o povoado de Dona Fifina Corrêa (atual Serafina Corrêa), na altura das linhas Brasil e General Carneiro, tendia a ocorrência do mesmo evento. Nestes segmentos, era considerado comum formarem-se filas de carretas atoladas ou aguardando que alguma delas fosse retirada do atoladouro para que as restantes pudessem continuar a sua viagem.

Entretanto, cabe ressaltar que estes atoleiros considerados mais graves tornaram-se também populares por estarem localizados na estrada principal, apresentando assim extenso fluxo de carretas, conseqüentemente aumentando o número de episódios de atolamento. Entretanto, inúmeros eram os pontos de difícil tráfego de carretas, especialmente nos caminhos vicinais que cortavam as linhas e o interior da região, que devido à formação do solo, pluviosidade, topografia e a precária manutenção formavam um risco constante de interromper não apenas o transporte carreteiro, mas qualquer atividade de transporte que por ali cruzasse.

¹⁶ FONSECA, P. C. D. RS: economia & conflitos políticos na República Velha. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

Figura 10 – Automóveis sendo desatolados na linha Marechal Floriano década de 1950, no período final do ciclo das carretas na região



Para retirar uma carreta de um atolador ou “tatu”, conforme a expressão utilizada na época em alusão aos animais e aos buracos que estes escavavam no solo, utilizava-se de um terno de mulas extras para aumentar a tração da carreta. Este terno, contendo de três a seis mulas, era colocado perante a carreta atolada, atrelado a uma balanceira extra e conectado a frente do timão da carroça por correntes de ferro ou cordas resistentes. Com a tração do terno da carreta e do terno extra, conseguia-se retirar a carreta do atoleiro permanecendo carregada.

Caso este sistema de incremento da tração não funcionasse “vencendo o tatu”, a opção seria por descarregar a carreta, diminuindo seu peso e permitindo seu deslocamento. Por última alternativa, nos raros casos em que a carreta permanecia atolada após estes dois métodos, o carreteiro preenchia o tatu com cascalho e gravetos e esperava que o tempo secasse o atoleiro, podendo então colocar a carreta em movimento novamente.

Além dos constantes atoladores, as estradas e caminhos vicinais que cortavam a região da colônia de Guaporé apresentavam dificuldades de trânsito por possuírem trechos demasiadamente estreitos, serras íngremes e ladeiras acentuadas, rodeadas por ameaçadoras escarpas, com o perigo constante de animais, em especial abelhas e cobras, que ofereciam perigo ao terno de tração e ao condutor.

Devido às características geográficas da região serrana, na tentativa de evitar descidas ou subidas muito acentuadas, as estradas foram construídas baseadas em um traçado bastante tortuoso, o que muitas vezes dificultava a condução das carretas. Outra característica das estradas que dificultava

o ofício do carreteiro encontrava-se na largura das vias. Em alguns trechos, as estradas possuíam uma largura inferior a quatro metros, demasiadamente estreita para a passagem das carretas de maior porte. Esta situação obrigava o carreteiro a desatrelar três mulas, amarrá-las em fila à traseira da carreta, cruzar o ponto estreito para então novamente atrelar as mulas, em seus devidos lugares, ao terno.

Esta mesma situação difícil ocorria em alguns pontos perto do rio Carreiro. Com a necessidade de cruzá-lo, normalmente o único meio disponível para a tarefa eram os balseiros. Entretanto, como as balsas que realizavam a tarefa eram de pequeno porte, não era possível atravessar o rio com a carroça e o terno completo. Então, atravessavam na primeira viagem seis ou sete mulas, em seguida a balsa retornava para carregar a carroça e as três ou quatro mulas. Como exemplo destas duas condições, podemos citar as estradas para Cotiporã e Pulador e as balsas que atuavam nos povoados de Santa Bárbara e o passo da Barca ou do Murijá na linha Fernando Abbott, localidade onde era realizado o transporte de pessoas e produtos entre Muçum e Conventos Vermelhos, atual município de Roca Sales.

As serras íngremes e ladeiras acentuadas também dificultavam a tarefa do carreteiro. Devido a este relevo bastante acentuado, acrescentando os dias de intenso calor ou baixas temperaturas, os carreteiros, em muitas ocasiões, eram obrigados a hospedar-se nas casas das famílias para quem carregavam as mercadorias uma vez que as mulas que compunham o terno estavam cansadas da viagem inicial e não conseguiam realizar o retorno.

Os animais mostram-se como um ameaça peculiar. Cobras e colmeias de abelhas poderiam sentir-se ameaçadas pela presença da carreta, atacando tanto os animais de tração quando o carreteiro condutor. Era especialmente perigoso quando atacavam o terno, porque se as mulas disparavam o carreteiro poderia ser derrubado e atropelado pela carreta ou ficar preso aos estribos e, assim, ser arrastado. Devido às escarpas que muitas vezes acompanhavam o traçado das estradas, o terno em disparada corria o risco de sair da estrada e despencar por estas escarpas, ferindo gravemente homem e animais. A mata invadindo e apressando-se da estrada, o desmoronamento das encostas, as grandes rochas e troncos caídos interrompiam constantemente a viagem.

Esse amplo conjunto de fatores tornava o transporte do carreteiro mais lento, arriscado e custoso. Porém, nem tudo eram penas do trabalho. Nos pequenos bares, denominados de bodegas, casas de pasto e pontos de encontro dos carreteiros os assuntos predominantes eram as estradas e,

principalmente, as mulas. Cada carreteiro tinha certeza que sua mula possuía maior força de tração que a do companheiro de profissão. A situação era constantemente resolvida por um desafio e uma aposta. Apostava-se um trago de vinho ou de cachaça, atrelava-se uma mula a outra, voltada para lados diferentes. A mula que arrastasse sua competidora oferecia veredito da aposta.

Num relato com entrevistado, essa questão dos atoleiros esteve sempre presente em suas narrativas:

Na Linha Colomba, em direção à Dois Lajeados, na baixada, mais ou menos em frente à casa dos Zanni, a estrada se transformava num atoleiro que prendia os carreteiros, às vezes, por muitas horas. E, quase sempre, nesses casos, se juntavam mais carroças, em fila, à espera de que a carreta da frente fosse retirada do barro.¹⁷

As estradas não eram empedradas e as carretas com suas rodas finas afundavam na terra em dias de chuva e atolavam, muitas vezes, já nos primeiros quilômetros de viagem. No seguinte relato descreve a má condição das estradas:

Depois de atravessar o povoado de Floresta, não demorou muito tempo atingimos a mata virgem. Uma sensação estranha de admiração e deslumbramento (e também de apreensão) se apoderou de mim ao penetrar o interior da floresta. A estrada agora não passava de uma “picada” e era tão estreita que mal dava para os muares passarem.¹⁸

Thomé coloca que,

as condições da estrada-base à economia nascente da colônia eram de tal sorte precárias, que ensejou repetidos protestos de seus usuários [...] Quando chovia e o rio propiciava a chegada de mais barcos e maiores ao porto, a estrada se tornava impraticável, transformada num lodaçal e leito de verdadeiros rios, acarretando graves riscos, quando não impossibilitando de todo o aproveitamento da mesma. Ao contrário, quando se apresentava bom o tempo. Chegava-se ao porto, mas não havia barcos, ou os que havia eram poucos e de pequeno calado, porque as águas - baixas - impediam a subida de embarcações maiores”.¹⁹

A viagem da sede de Guaporé até o Porto de Muçum, percorrendo o trajeto de aproximadamente quarenta quilômetros sem nenhum dos problemas anteriormente proporcionados, durava de dois a três dias.

¹⁷ Relato da história da família Astolfi e Dall'Acqua, p. 18.

¹⁸ DUCATTI NETO, A. *A vida nas colônias italianas*. Porto Alegre: EST, 1979. p. 50.

¹⁹ THOMÉ, op. cit., p. 190.

Uma quantidade relevante de estabelecimentos, como exemplo hotéis, casas de pasto e pequenas hospedarias, desenvolveu-se às margens da estrada principal que cortava a região para prover as necessidades dos carreteiros que por ela cruzavam. Os hotéis, como o Hotel Internacional na sede de Guaporé e o Hotel A. Teston localizado no Km 43 da Estrada Dr. Borges de Medeiros, abrigavam carreteiros e passageiros de maior envergadura econômica, capazes de arcar com maiores custos em troca de melhores instalações e serviços prestados. Normalmente carreteiros a serviço se estabeleciam nas casas de pasto em que seus animais repousavam e eram tratados, enquanto pernoitavam nas hospedarias. Ordinariamente não repousavam em quartos, mas em ambiente de alimentação, salões que muitas vezes serviam para bailes e comemorações. Estendiam seus apetrechos em pleno chão, utilizando bacheiros e pelegos como colchão e cobertores, e as selas como travesseiros. Tudo era válido na tentativa de reduzir os custos e tornar a viagem mais rendosa.

Trabalhar como carreteiro poderia ser uma profissão bastante lucrativa. Uma carreta grande tracionada por um bom terno de mulas e cavalos poderia puxar até três mil quilos, assim, um carreteiro poderia receber de 100\$000 a 300\$000 réis por mês.

Figura 11 – Hospedaria A. Teston localizada no Km 43 da Estrada Borges de Medeiros na década de 1930



Figura 12 – Vista do Hotel Internacional localizado na sede do município de Guaporé



A presença da carreta afetou aspectos diversos da vida na região colonial de Guaporé, em especial nos âmbitos econômico e social. Esta presença e seu trânsito lançaram os imigrantes colonos a construir, alargar e manter as estradas e caminhos vicinais, pois deles dependia a sobrevivência da unidade familiar. Novas profissões surgiram e se desenvolveram diretamente

relacionadas à atividade carreira.²⁰ Profissionais se especializaram no ramo da fabricação e reparo das carretas. Madeireiras, serrarias, carpintarias, selarias, ferrarias surgiram. Desenvolveram-se novas áreas dedicadas à criação e alimentação das mulas, cavalos e bois. Restaurantes, hospedarias, casas de pasto e forragem, piquetes, coxos d'água aguardavam pela passagem das carretas e dos carreteiros, e colonos, comerciantes e carreteiros surgiram e cresceram em torno destas. Não se pode esquecer que o comerciante podia ser um colono ou, então, um representante de comércio ou da indústria nos mercados urbanos da região. Ele passou a ser um dos intermediários na captação monetária dos colonos do Alto Taquari, tendo uma importância muito grande na orientação da produção agrícola, na viabilização do mercado interno da região com o centro do país, induzindo os níveis de exportação a se elevarem. O comerciante, principalmente os maiores, de centros regionais mais dinâmicos, eram também indutores de inovação, orientavam os colonos sobre variações produtivas, técnicas a serem adotadas, principalmente na produção de vinho e de banha.²¹ O espaço da intermediação mercantil e financeira na colônia era a *venda*, tornando-se um espaço de sociabilidade, negócios, conchavos políticos, lazer e de jogos nos finais de tarde e aos sábados.

Figura 13 – Pequena casa de comércio de secos e molhados as margens da Estrada Borges de Medeiros, início de 1900



Figura 14 – Ferraria e marcenaria Primo Pedrini na sede do município de Guaporé



²⁰ PICOLO, op. cit. p. 557-594; ROCHE, J. *A imigração alemã no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo, 1969.

²¹ TEDESCO, J. C. *Colonos, carreteiros e comerciantes: A região do Alto Taquari no início do século XX*. Porto Alegre: Edições EST, 2000.

A desestruturação do transporte carreteiro

O desenvolvimento da carreta como principal instrumento de transporte de pessoas e mercadorias na região colonial italiana não se delineou como um processo linear e simultâneo no tempo e no espaço; assim foi sua decadência e desaparecimento. O cargueiro conviveu com a carreta, assim como esta conviveu com o caminhão, o seu substituto.²² Em 1955, havia no município de Guaporé 28 mil bovinos, 8 mil equinos, 2 mil muares, o que demonstra a continuidade do perfil produtivo e dos instrumentos de transportes tradicionais.²³

Com a desativação do Porto de Muçum no final da década de 1940 e a abertura de novos mercados para os produtos da região, tornaram maiores as distâncias a serem percorridas para o escoamento da produção e o transporte da população até seus destinos. Observamos o caminhão se tornar predominante na dinâmica do deslocamento de mercadorias e pessoas a partir da década de 1950.

A década de 1940 é fundamentalmente marcada pela desestruturação e pelo fim da atuação das companhias de navegação, implicando a extinção do Porto de Muçum. Com as inundações ocorridas em 1941, a estrutura do porto foi intensamente destruída. Nesta conjuntura, a grande quantidade de obras de reparo necessárias implicava grandes somas de investimentos, tanto na estrutura de embarque e desembarque dos produtos e passageiros das companhias de comércio, quanto no leito do rio devido a grande quantidade de detritos que se acumularam no canal impedindo o trânsito das embarcações de maior calado. Entretanto, estes investimentos de reparo e também de modernização na estrutura do porto não se mostravam viáveis à medida que o transporte de mercadorias e passageiros, no caminhão e ôni-bus, tornava-se a opção adotada na maioria dos casos.

Devido à extensa dimensão do município de Guaporé nas primeiras décadas após sua emancipação, o trajeto a ser vencido para transportar a produção entre os lotes coloniais e as casas comerciais localizadas nas sedes dos distritos, e entre estas casas comerciais e o porto de General Osório, principal ponto de escoamento dos gêneros produzidos em Guaporé, apresentava-se como acentuadamente extenso.

Estas dimensões são ressaltadas quando observamos a distância entre os distritos de Guaporé na tabela disponível no Relatório da Intendência do

²² FERRI, G. *Muçum: Princesas das pontes*. Caxias do Sul: Prefeitura Municipal de Muçum, 1988.

²³ FONSECA, op. cit., p. 189.

Município de Guaporé de 1927, efetuada pelo intendente Manoel Francisco Guerreiro: o espaço entre os distritos variava de 13 km, como de São Luiz de Casca a São Domingos, até 115 km, de Júlio de Castilhos (Villa Maria) a General Osório. Quando analisamos os dados relativos à distância e ao tempo de transporte entre os territórios de Guaporé, a superioridade do caminhão sobre a carreta é flagrante. O que torna possível compreender as palavras de Manoel Francisco Guerreiro no Relatório da Intendência do Município de Guaporé de 1927 ao mencionar que “[...] autos e caminhões em número já elevado, que no seu vaivém constante nos períodos de verão marcam uma era de progresso pela rapidez e consequente barateamento dos fretes [...]”.²⁴

Da sede de Guaporé ao distrito de General Osório percorria-se 46 km, sendo que, em média, o transporte carreteiro levava 12 horas para completá-lo, enquanto o transporte caminhoneiro venciam esta mesma distância em 2 horas e meia.

Do distrito de Júlio de Castilhos (Villa Maria) a General Osório, os mais distantes entre si, percorria-se 115 km, sendo que, em média, o transporte carreteiro demorava 30 horas, enquanto o transporte caminhoneiro completava este mesmo trajeto em apenas 6 horas. Nas Tabelas 2 e 3 a seguir, também retiradas do Relatório anteriormente mencionado, apresentam uma comparação em relativo ao tempo de transporte de carretas e caminhões entre os distritos do município de Guaporé, delineando o ascendente custo-benefício da carreta no transporte e barateamento do tempo e custo do frete.

Tabela 2 - Tempo mínimo em que veículos pesados podem vencer as distâncias acima

Distância do:	Distritos								
	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º
1.º distrito ao (horas)	-	12	12	9,30	5	5	18	5	15
2.º distrito ao (horas)	12	-	24	21	17	10	6	7	3
3.º distrito ao (horas)	12	24	-	2,30	7	17	30	17	27
4.º distrito ao (horas)	9,30	21,30	2,30	-	4	14,30	27,30	14,30	24,30
5.º distrito ao (horas)	5	17	7	4	-	10	23	10	20
6.º distrito ao (horas)	5	10	17	14,30	14,30	-	15	3,30	13
7.º distrito ao (horas)	8	6	30	27,30	27,30	15	-	12	9,30
8.º distrito ao (horas)	5	7	17	14,30	14,30	3,30	12	-	9,30
9.º distrito ao (horas)	15	3	27	24,30	24,30	13	9,30	9,30	-

²⁴ Arquivo Histórico do Município de Guaporé. Relatório da Intendência Municipal. Intendente Manoel Francisco Guerreiro - 1927.

Tabela 3 - Tempo mínimo em que veículos modernos (autos) podem vencer as distâncias das sedes dos distritos entre si

Distância do:	Distritos								
	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º	9.º
1.º distrito ao (horas)	-	2,30	2,30	1,45	1	1	3,30	1	3,20
2.º distrito ao (horas)	2,30	-	5	4,15	3,30	2	1,30	1,30	0,50
3.º distrito ao (horas)	2,30	5	-	0,35	1,15	3,30	6	3,30	5,30
4.º distrito ao (horas)	1,45	4,15	0,35	-	0,40	3,30	5,15	2,45	5
5.º distrito ao (horas)	1	3,30	1,15	0,40	-	2	4,30	2	4,20
6.º distrito ao (horas)	1	2	3,30	3,30	2	-	3,30	0,30	3
7.º distrito ao (horas)	3,30	1,30	6	5,15	4,30	3,30	-	3	2,20
8.º distrito ao (horas)	1	1,30	3,30	2,45	2	0,30	3	-	2,20
9.º distrito ao (horas)	3,20	0,50	5,30	5	4,20	3	2,20	2,20	-

Fonte: Arquivo Histórico do Município de Guaporé. Relatório da Intendência municipal. Intendente Manoel Francisco Guerreiro – 1927.

Com a desestruturação do Porto de Muçum e a necessidade de transportar os gêneros produzidos em Guaporé até os centros consumidores da capital ou seus arredores, a substituição da carreta pelo caminhão como principal meio de transporte a longa distância tornou-se inevitável.

Além do fator tempo de transporte e preço de frete, o transporte caminhoneiro apresentava superioridade ao transporte carreteiro também à medida que o caminhão não dependia da tração do terno de mulas, conseqüentemente não estando atrelado à saúde e ao bem-estar destes animais. O motor do caminhão capacitava sua reivindicação por períodos infinitos de tempo, desde que efetuada a devida manutenção, não exigindo paradas para descanso, alimentação, ferragem e demais cuidados que os animais de tração exigem constantemente.

Com o caminhão se ganhava muito dinheiro; se fazia uma viagem por dia com 20 dúzias de madeira até Muçum; a carroça só levava 11 e demorava até 10 dias dependendo do tempo. Em vez de dar de comer para 30 animais (3 ternos), era mais barato sustentar um caminhão.²⁵

Diversas casas de pasto transformaram-se em postos de gasolina, em alguns casos recebendo caminhões e carretas simultaneamente. Alguns

²⁵ Olívio Chiodeli, 77 anos, residente no município de Santo Antônio do Palma, carroceiro, comerciante local e filho de dono de casa de pasto, em entrevista realizada em dezembro de 1999, no município de Santo Antônio do Palma.

carreteiros converteram-se em caminhoneiros, enquanto outros passaram a se dedicar ao comércio ou retornaram para as atividades agrícolas.

Figura 16 – Caminhão Dodge de Germano Bresolin na década de 1950



Muitas carretas e carroças conviveram com caminhões por longos períodos, diversas vezes realizando funções complementares. Devido às condições de tráfego das estradas, em especial as que cortavam o interior da região através das linhas, alguns caminhões não conseguiam trafegar, principalmente com cargas. Nestes trechos, as carretas e carroças permaneceram em atividade por longos períodos (até por volta do final da década de 1960), complementando o transporte realizado por grandes caminhões que escoavam as mercadorias para os centros consumidores distantes, e também por seu custo reduzido se comparado ao do moderno caminhão, não compensando o transporte das mercadorias entre os núcleos de produção e as casas de comércio. O caminhão só tornava-se viável no transporte de cargas pesadas em grandes distâncias. As pequenas carroças também continuaram em uso dentro dos lotes colônias, transportando as colheitas e facilitando o trabalho familiar nas unidades de produção.

Figura 17 – Pequena carroça tracionada por mulas durante a década de 1950 utilizada para o transporte das colheitas dentro da propriedade colonial



Considerações finais

Através de mais de meio século, a carreta mostrou-se como o principal, se não o único, meio de transporte capaz de percorrer os íngremes, tortuosos e lamacentos caminhos da região colonial italiana, principalmente da colônia Guaporé, tornando-se fator de primeira importância para o escoamento da produção, trânsito de indivíduos e, conseqüente, desenvolvimento socioeconômico.

Vinculando família, terra, produção e comércio, a carreta delineou-se não apenas como simples ferramenta de mobilidade, mas como elo entre o colono e a colônia, entre o trabalho, a terra e seus frutos, entre a produção, o comércio e o sustento da unidade produtiva. Representante da prosperidade, este meio de transporte simbolizava a realização do sonho e do ideal do colono imigrado, ou seja, expressão de ser proprietário de terra, da colheita dos frutos e prosperidade material e social.

Ao transportar o colono até sua colônia, a carreta estabeleceu o primeiro vínculo entre o imigrante e sua terra, ligando-o aos frutos desta na

medida em que transportou a produção da lavoura aos galpões onde eram inicialmente armazenados; também facilitou o trabalho dentro da unidade familiar, permitindo o deslocamento de maiores cargas dentro do lote colonial; uniu o trabalho do imigrante ao comerciante e o comerciante ao excedente de produção; inseriu o colono no circuito comercial, apresentando a possibilidade de venda da produção excedente, da obtenção de capital e do consumo de gêneros não produzidos ou fabricados na unidade colonial familiar; possibilitou o acesso aos novos mercados, expandiu a produção e as áreas cultivadas; promoveu a cultura de novos gêneros e o intercâmbio de técnicas; e alargou o capital e o horizonte cultural e tecnológico do colono imigrante.

Dessa forma, a carreta colaborou para o desenvolvimento de novas profissões e fomentou as existentes que já estavam correlacionadas. Uma nova estrutura econômica e social surgiu em torno delas, criando uma rede de profissionais especializados no ramo de sua fabricação e reparo. Madeireiras, serrarias, carpintarias, restaurantes e hospedarias ansiavam pela passagem das carretas e dos carreteiros; abriram-se novos poteiros, alargaram-se as plantações de alfafa e de milho, utilizaram-se pastagens nativas para alimentar as mulas, cavalos e bois. Selarias, ferrarias, casas de pasto e forragem, piquetes, coxos d'água, criação e currais surgiram e se desenvolveram ao longo das estradas. Espaços para rituais de devoção, no caso São Cristóvão, foram construídos com a intenção de buscar proteção e segurança nos traslados das carretas.

Figura 17 – Templo dedicado a São Cristóvão, construído pelos carreteiros no atual município de Dois Lajeados, durante a década de 1920



Por fim, destacamos que a análise do vasto horizonte que compõe a atividade da carreta e do carreteiro traz novos componentes para o entendimento do desenvolvimento socioeconômico da região colonial italiana, assim como permitem uma melhor compreensão do quadro que delineou a dinâmica econômica do Rio Grande do Sul até meados do século XX.

Artigo recebido para publicação em 14/03/2014

Artigo aprovado para publicação em 26/08/2014