

Revista de Comunicação Científica: RCC



ARTIGO

A CARRETA E A REVOLUÇÃO FARROUPILHA

The truck and the Farroupilha Revolution

El camioneta y la revolución Farroupilha

Egiselda Brum Charão

Mestre e Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Professora de Ensino Médio e Fundamental da Rede Pública do Estado do Rio Grande do Sul.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-9512-499x>

E-mail: gisacharao@terra.com.br

Como citar este artigo:

CHARÃO, Egiselda Brum. A carreta e a revolução farroupilha. In **Revista de Comunicação Científica – RCC**, set./dez., vol. I, n. 13, p. 240-258, 2023.

Disponível em:

<https://periodicos.unemat.br/index.php/RCC/index>

Volume I, número 13 (2023)

ISSN 2525-670X

A CARRETA E A REVOLUÇÃO FARROUPILHA

The truck and the Farroupilha Revolution

El camioneta y la revolución Farroupilha

Resumo

O presente artigo abordará a presença da carreta no cotidiano da Revolução Farroupilha pontuando passagens e refletindo, a partir de documentos oficiais e imagens históricas sobre o papel desempenhado no cenário revolucionário gaúcho. As fontes utilizadas na investigação foram os Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, volumes 16, 17 que contém a transcrição literal dos Documentos da Coleção Varela e imagens e documentos disponíveis na web. A relevância da pesquisa se assenta na escassez de trabalhos sobre o tema que centra o uso carreta na logística da Revolução, tanto para transportar suprimentos para a tropa como para carregar o aparato governamental de estado se movimentava constantemente.

Palavras-chave: Revolução Farroupilha. Coleção Fagundes Varela. Carreta

Abstract

This article will address the use of the carreta on every day of the Revolução Farroupilha (1835-1845) in the passages and reflecting, with official documents and historical images about the role in the gaúcho revolutionary scenario. The sources used in the investigation was the Annals of the Historical Archive of the Rio Grande do Sul, volume 16 and 17, that has the literal transcription of the Documents of the Varela Collection and images and documentis available in the web. Relevance of this research is on the lack of work on this subject, that is central to the use of the carreta in the logistics on the Revolução, as to carry supplies for the troop as to carry the government apparatus of the state that used to move constantly.

Key-words: Revolução Farroupilha. Fagundes Varela Collection. Carreta.

Resumen

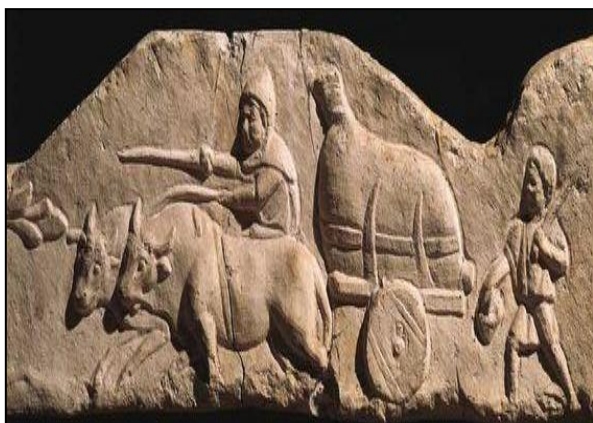
Este artículo abordará la presencia del carro en el cotidiano de la Revolución Farroupilha, puntuando pasajes y reflexionando, a partir de documentos oficiales e imágenes históricas, sobre el papel jugado en el escenario revolucionario de Rio Grande do Sul. Las fuentes utilizadas en la investigación fueron los Anales del Archivo Histórico de Rio Grande do Sul, volúmenes 16, 17 que contienen la transcripción literal de los Documentos de la Colección Varela y las imágenes y documentos disponibles en la web. La relevancia de la investigación se fundamenta en la escasez de trabajos sobre el tema que centran el uso de carretas en la logística de la Revolución, tanto para el transporte de víveres para las tropas como para el transporte del aparato gubernamental estatal, que estaba en constante movimiento.

Palabras-clave: Revolución Farroupilha. Colección Fagundes Varela. Carro.

Introdução

A carreta ou carro de boi é o mais antigo meio de transporte que se conhece. Sobre ela são conhecidos registros na Suméria; três mil anos antes de Cristo, na Índia Antiga, entre os povos assírios, egípcios, babilônios e persas. Era denominada amaxa pelos gregos e plaustrum pelos romanos. Na China entre os séculos VII a IX da nossa era, a carreta apareceu com rodas raiadas, que tornavam o veículo mais leve.

**Figura 01 – Plaustrum
(Museu da Civilização Romana)**



Fonte: <PINTEREST.COM>

**Figura 02 – Domvs
(Mausoléu Santa Constanza)**



Fonte: <DOMUS-ROMANA BLOGSPOT.COM>

Os Europeus ao colonizarem a África e a América conheciam a utilidade dos bois para movimentar o carro de bois e incluíram alguns exemplares na carga das caravelas que se lançavam ao mar. Quando Tomé de Souza veio para o Brasil trouxe de Portugal carpinteiros e carreiros práticos. Nos primeiros tempos da colonização o carro de bois mantinha em movimento a indústria açucareira, da roça ao engenho, do engenho as cidades mobilizando o transporte terrestre. As carretas transportavam materiais de construção para o interior e voltavam para o litoral, carregadas com pau-brasil e produtos agrícolas produzidos nas lavouras interioranas.

O carro de bois era utilizado no transporte de pessoas de um destino a outro, fosse para festas, missas, velórios ou bailes em fazendas vizinhas: “As famílias daquele tempo viajavam em carretilhas de bois que representavam um pequeno aposento fechado com porta atrás e janelas laterais” (Souza, 1958). A imagem de

Rugendas¹ reproduz o carro semelhante ao descrito pelo autor compondo um cenário natural que vai desembocar em uma pequena povoação onde se destaca a Igreja. A carreta estava tão integrada à paisagem do Brasil de norte a sul, que, quando o Brasil deixou de ser colônia - em um processo que se estendeu de 1821 a 1825 - a carreta integrou a composição imagética que representaria o nascimento da nação brasileira idealizada em 1888, pelo pintor Pedro Américo.

**Figura 03 – Carro de Bois
(Ilha de São Miguel-Açores)**



Fonte: <TUMBLR.COM>

**Figura 04 – Família de fazendeiro em
carro de bois**



Fonte: RUGENDAS

Desde a colonização até a independência ocorreram transformações sociais decorrentes da contribuição das carreteadas tanto para o transporte de pessoas no interior no município brasileiros e para fora deles, quanto nas relações comerciais estabelecidas por meio delas. Como exemplo disso, temos o que nos traz Gorge Rosa em sua obra História de Gravataí contando que naquela localidade o Sr "Marcelino Costa possuía uma empresa de carros de tração animal, fazendo o transporte de passageiros para Porto Alegre" (Rosa, 1987, p.69)

1Johann Moritz Rugendas (Augsburg, Alemanha 1802 - Weilheim, Alemanha 1858). Produziu desenhos e aquarelas, retratando paisagens, cenas cotidianas, costumes e a diversidade da população brasileira, sempre fazendo anotações sobre o que encontrava. Compôs assim um importante documento sobre o Brasil do início do século XIX. Reunida sob o título Viagem pitoresca através do Brasil, a obra de Rugendas foi publicada na França em 1835 e no Brasil mais de um século depois, em 1940 (escola.britannica.com).

Figura 05 – Detalhe



Figura 06 – O Grito do Ipiranga (Pedro Américo-1888)



Fonte: < MUSEU PAULISTA DA US>

Rosa (1987, p. 69), afirma também que “a produção de farinha era comprada pelos comerciantes e depositada em grandes casarões que eram denominados de “tulhas”. Após era levada até o porto, em carretas, puxadas por bois, e, em carroças, puxadas por cavalos.”. Provavelmente o autor se referisse ao porto da capital para onde os carreteiros, também traziam mercadorias do interior e descarregavam no mercado público como se observa na imagem que mostra as carretas dispostas aguardando carga ou descarga.

Figura 07 - Carretas no Mercado Público de Porto Alegre



Fonte: <RONALDOFOTOGRAFIA.BLOGDPOT.COM>

Após a breve síntese sobre a história do carro de bois desde o velho mundo até a chegada ao Brasil, mais especificamente no Rio Grande do Sul dá-se início a elaboração do texto propriamente dito. O presente artigo abordará a presença da carreta no cotidiano da Revolução Farroupilha pontuando passagens e refletindo, a partir de documentos oficiais e imagens históricas sobre o papel desempenhado no cenário revolucionário gaúcho. Leva-se em conta, na abordagem, a subjetividade dos documentos e imagens e a característica primeira da carreta que é de transporte terrestre com tração animal.

As fontes utilizadas na investigação foram os Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, volumes 16, 17 que contém a transcrição literal dos Documentos da Coleção Varela e imagens e documentos disponíveis na web. A relevância da pesquisa se assenta na escassez de trabalhos sobre o tema que centra o uso carreta na logística da Revolução, tanto para transportar suprimentos para a tropa como para carregar o aparato governamental de estado se movimentava constantemente.

A Revolução Farroupilha (1835-1845), foi um conflito interno mais longo dentre as revoltas iniciadas no período regencial. Distinguiu-se pelo surgimento de um Estado que lutou por nove anos para manter-se independente, teve como cenário de guerra parte da então província do Rio Grande de São Pedro. A existência desse Estado obrigou a criação das estruturas mínimas necessárias ao funcionamento do novo governo. Desde o início esse aparato esteve subordinado às imposições e inconstâncias do conflito militar.

A revolução se caracterizava pela movimentação sistemática de seus atores onde a cavalaria era a principal arma. Essa peculiaridade resultava numa luta marcada por rápidas investidas, saques e destruição (Guazzelli, 2013). Essa tática de guerra determinou diversas mudanças da capital² juntamente com a transferência de todo conjunto administrativo, inclusive o material de propaganda, no caso os artefatos tipográficos do Jornal *O Povo*³. O transporte do maquinário e do papel para impressão

² As capitais foram: Piratini, entre 10 de novembro de 1836 e 14 de fevereiro de 1839, Caçapava do Sul, entre 14 de fevereiro de 1839 e 22 de março de 1840, e Alegrete, de 22 de março de 1840 ao fim do conflito em 1845.

³ Em Piratini, primeira capital farroupilha, circulou, em 1º de setembro de 1838, a primeira edição do periódico *O Povo* (1838-1840), "Órgão Oficial da República Rio-Grandense", às quartas-feiras e aos sábados. Criado por Domingos José de Almeida (1797-1871), o jornal teve a sua tipografia adquirida no Uruguai com o dinheiro da venda de 17 escravos que lhe pertenciam, recebendo a denominação de "Tipografia Republicana Rio-Grandense". Em sua 2ª fase, o jornal passou a ser impresso em Caçapava

e do material relativo à administração provavelmente tenha sido executado em carretas de bois.

O Historiador gabrielense Osório Santana Figueiredo em sua obra *Carreteadas Heróicas* relata que a carreta⁴ é citada em tempos de guerra e na paz. As carretas, foram trem de carga e casa de família, farmácia de remédios e paiol de munições, loja de bugigangas e carro funerário, quartel general e bolicho, presídio e prefeitura, capela e prostíbulo (Figueiredo, 1986, p.15).

As carretas e a revolução Farroupilha (AAHRGS)

No período da Revolução Farroupilha a carreta, assim como o cavalo, as mulas e o navios eram os meios de transporte utilizados tanto no Rio Grande do Sul, como no restante do país. Nesse sentido não existe nada de extraordinário na presença do veículo de tração animal no cenário, de guerra.

As carretas conduziam as bagagens dos homens das tropas que seguiram de **Rio Grande para Laguna**, remetidas pelo Brigadeiro Seara na barca a vapor **Águia**. A correspondência não especifica de onde partiu a carga, nem o trajeto até Rio Grande onde embarcou no “Águia”. Apenas sinaliza que eram 23 carretas, o documento não descreve a carga, mas salienta que as guias das ditas carretas seguem junto com a mercadoria (AAHRGS, v.16, 2008, p.103-104). A passagem demonstra a importância do transporte fluvial no período facilitando também as comunicações.

Evidentemente há que se levar em conta a utilização do “chasque⁵” para envio de correspondências individuais, particulares ou secretas que era preterido à carreta,

(2ª capital farroupilha). Quando a cidade foi tomada, em 1840, pelas tropas legalistas, a tipografia foi totalmente destruída. Nesse período, o jornal *O Povo* ostentava em seu cabeçalho o dístico “Liberdade, Igualdade e Humanidade”, inspirado no lema da Revolução Francesa de 1789. *O Povo* totalizou 160 edições, após ter funcionado 627 dias, de acordo com o engenheiro e pesquisador Francisco Riopardense de Macedo (1921-2007). (Leite, 2015, p.5).

⁴ As referências à carreta durante a Revolução Farroupilha (1835-45) podem ser verificadas nos documentos oficiais da administração do estado e correspondências entre os líderes republicanos e imperialistas que estão reunidos e publicados nos Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AAHRGS vol. 16 e 17).

⁵ Mensageiro, pessoa de confiança que leva recado ou mensagem, a pé ou a cavalo, vencendo todas as dificuldades para cumprir a missão que lhe foi delegada. A palavra é de origem quíchua, e no Império Inca, o chasque percorria grandes distâncias a pé, pois não havia cavalos no continente antes da descoberta da América. Na região do pampa, Chasque denominava o cavaleiro que levava mensagem

mais utilizada para transportar todo material necessário para as tropas em contendas. Inclui-se na relação o transporte das embarcações marítimas de Garibaldi como se observa na carta do dia trinta de junho de 1839, do Quartel da Vila do **Norte**, para o Tenente Secretário da Guarnição:

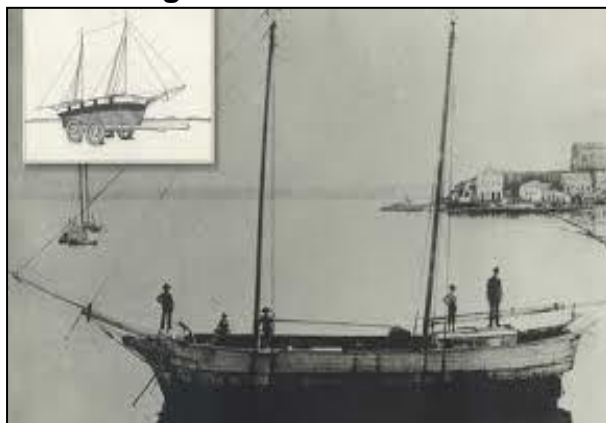
[...] **Canabarro** mandou seguir com brevidade, e já seguiu em carretas, para as **Torres** todo o massame de preza, que elles encalharão; que he para passarem os Lanchões, que tem andado aqui na Lagoa, para o **Tramandahi**, e dahi pra o mar grosso, com tenções de fazerem prezas: Os Lanchoes já estão em Capivari, para dahi serem passados, em carretas para o rio Tramandahi; isto he com toda a certeza. (AAHRGS, v.16, 2008, p. 35)

Figura 08 – Réplica do Seival⁶



Fonte: <POPA.COM.BR>

Figura 09 – Seival⁷



Fonte: <CORREIODOPOVO.COM>

Chegando na lagoa Tramandaí, onde já se encontrava Garibaldi o Lanchão “Rio Pardo”, naufragou em virtude de uma tempestade, em alto mar, impedindo a chegada ao seu destino. Após o naufrágio, Garibaldi e os companheiros seguiram a cavalo, ao encontro das tropas de David Canabarro cruzaram a Serra por meio de Lages e conquistaram Laguna. No início do mês, do mesmo ano, a correspondência do Comandante de Guarnição noticiava a chegada a Villa

do preto Caetano, escravo de José de Souza Lima, vindo de Mostardas (terreno ocupado pelos rebeldes) **com duas carretas carregadas, com**

ou correspondência de um lugar a outro. Há registro do uso da palavra já em 1680, em correspondência entre as Missões Jesuíticas (Albuquerque, 1954).

⁶ Construída para a gravação da casa das sete mulheres.

⁷ Muitos anos depois de sua epopeia, o Seival, transformado em navio de cabotagem, aparece na foto ancorado em Laguna. No detalhe, ilustração do navio com rodado **Crédito:** cp memória.

ponxes, cabelo e alguns couros, a entregar aqui ao negociante Frederico de tal. Ao mesmo tempo disponibilizava o escravo e as carretas ao Juiz da Villa para uso como fosse de direito. (AAHRGS, v.16, 2008, p.27).

A carreta transportava mercadorias para serem comercializadas e servia para manter os vínculos de amizade e lealdade como se percebe, visto que a mesma era compartilhada em seu uso e serviço. Em fevereiro de 1840, foi enviada de Rio Pardo pelo Sr. José Luiz da Fontoura Palmério para Sr. Domingos José Almeida⁸ a correspondência onde constava que em outra ocasião escrevera que remetera **em onze carretas do estado, dezenove alqueires de farinha** que havia sido encomendado, e que não mandava mais por não haver recebido de Moraizinho o importe da ordem que havia mandado.

Ao mesmo tempo o Sr. Candido José Ferreira Alvim pede para ver se o Governo querará comprar-lhe uma porção de arte de Gramática Portuguesa a 1280, Diálogo Gramatical a 640, Dialogo Orthográfico a 320, caso queira favor mandar dizer a fim de dar solução ao parente” (AAHRGS, 2008, v. 16 p.102). A oferta das obras indica que havia preocupação do Estado relacionada a educação mesmo em tempos de guerra. Pela carta se deduz que a aquisição de materiais de ensino não era regulada por normas institucionais, mas ocorria através de relações parentais e de amizade que garantiam a finalização e sucesso da transação.

Em novembro do mesmo ano Domingos José de Almeida à Simão Francisco Pereira observa que remete junto uma relação de gêneros dizendo que **está difícil encontrar transportes de carretas para o ponto indicado do envio** da mercadoria, porém enviará o mais breve possível. Salaria que Dom Agostinho lembra que jamais

⁸ Em 1836, houve a proclamação da República rio-grandense e instalação do Governo, em Piratini. Domingos era ministro do Interior e, interinamente, da Fazenda. Em 1838, escreveu o Manifesto explicando as razões da revolução e lançou O Povo, jornal oficial farroupilha. Vendeu escravos seus em Montevidéu para comprar fardas, cavalos e uma tipografia para a República, mas mesmo assim foi acusado de corrupto. “Ao novo Estado faltavam todos os recursos, como escasseavam meios de arrecadar regularmente impostos. Almeida teve de criar tudo e de prover a tudo, subdividindo-se para atender à criação e manutenção do Exército, à negociação de Tratados, à representação da República no Exterior e à sua administração interna em todos os detalhes. Pode-se dizer que todo esse trabalho de fundação e organização de um Estado, que teve vida regular ao meio da agitação ininterrupta da guerra, foi obra sua, pois que a passagem transitória de outros homens pelo Ministério em pouco o podia auxiliar. Entre tantos serviços que lhe são devidos, pode-se citar a direção da imprensa oficial, o estabelecimento de escolas de instrução pública (as primeiras no Rio Grande do Sul!), o estabelecimento de um serviço regular de correios e, por fim, a criação, em Caçapava, de um gabinete de leitura, instalado com cerca de oitocentos volumes.” – Alfredo Ferreira Rodrigues. Almanaque do Rio Grande do Sul para 1902. <vivaosul.com> .

convém entregar os gêneros unicamente do valor da erva, porque então terá que sofrer um extraordinário empate em dispor de mais, porque só tinha para a tropa por ser muita importância em poucos artigos (AAHRGS, v. 16, 2008, p. 200).

Embora em algumas correspondências as remessas estivessem descritas como no caso da farinha e das obras escolares, em outras, as transações e os destinos não são claras. Elas exigem um estudo aprofundado dos movimentos e negociatas que ultrapassavam as fronteiras envolvendo também remessas e recebimento de tropas de gado contraídas pelo estado.

A logística de transporte favorecia a constituição e comunicação de uma rede de informantes que davam conta das movimentações dos combatentes. Em abril de 1840

[...] Participo que rebelde **Canabarro** marchou com sento e tantos homens de Infantaria, e Cavalaria **levando hũa carreta cm municõens e armamento**; dizem que se encaminhava para a banda do **passo da Lagoa**, ou da **miraguaia**, porem verdadeiramente não se sabe para onde[...] (AAHRGS, v. 16, 2008, p. 56).

No ano de 1841, em meados de setembro o Sr. **Bernardo Pires**, participa a **Domingos José de Almeida** que adquiriu a muito custo seis alqueires de trigo que haviam chegado de Camaquã e se encontravam na casa da Velha **Furtada** para ser **escolhido, moído e remetido na primeira ocasião que fosse a carreta de Piratini para Bagé**. (AAHRS, v.17 2008, p. 41). Contudo se verifica que no início de novembro o Sr. Pires não havia conseguido carretas para enviar a carga, ele mesmo afirma em bilhete que rogou ao Sr. Moura para levar nas carretas o trigo moído, mas este alegou que não podia, sugeria que quando o Sr. **Brianno** fosse à Bagé veria se poderia levar a carga (AAHRS, v.17 2008, p. 41).

De São Gabriel, o Sr. **Manoel Antunes da Porciunculus** comunica ao Domingos José de Almeida o seguinte:

Fiz seguir vossa última carta a João Antonio, com quem estive hontem, e enconsequencia della vierão os papéis que d'elle exigias, os quais se achão aqui em hum caixão, que **na primeira ocasião de carreta os farei seguir com segurança**. (AAHRS, v.17 2008, p.1 41).

Os referidos papéis de natureza desconhecida eram relativos à revolução. Na época começou a se ensaiar uma preocupação com a memória da contenda que teve

como ponto de partida a juntada de documentos para escrever a primeira Biografia do Bento Gonçalves. Manuel Antunes fala que a coleção de memórias do **Visconde de São Leopoldo** estava em seu poder, entretanto em 1861, os papéis que estavam em poder de João Antonio não haviam chegado as mãos de Domingos José de Almeida em Pelotas.

Alguns apontamentos esparsos colocam a carreta no centro de episódios da guerra como da noite de 08 de setembro 1836 quando **Bento Gonçalves retirou 14 bocas de fogo e mais de 50 carretas com as famílias dos oficiais e soldados** que se achavam abrigados no nosso campo - o objetivo era passar pelas as forças de Bento Manoel e transpor a ponte de Gravataí (AAHRS, v.17 2008, p. 179).

A carreta transportava famílias inteiras durante o período de guerra conforme se verifica no requerimento respondido por José Gomes do Porto, 17 de maio de 1840, no qual o “remetente” **solicitava que aprontasse casa para sua família e remetesse seis carretas**, que deveriam partir e dois ou três dias para buscar a dita família. A viagem foi cancelada no dia 19, provavelmente algum imprevisto de última hora impediu a família de viajar (AAHRS, 2008, p. 168).

Domingos José de Almeida, em 07 de fevereiro de 1837, da cidade de Cerro Largo envia ofício ordenando que Carlos Fernandez de Quincoze entregue ao Major da Brigada Antonio Carlos de Soveral, **duas carretas que recebeu do Comandante da 4ª Brigada** para vários arranjos, embora relutante, entrega as ditas carretas e se desonera da obrigação impostas pelo Coronel Crescencio determinando que as conservasse em seu poder (AAHRS , v.17 2008, p.189)

João Preis no dia 01 de maio de 1841 participa a Affonço Saracin, que estava tentando **arrumar cinco carretas emprestadas e até então nada tinha conseguido. Agora o Chilico noticiara que estavam por chegar umas carretas por esses dias.** Nas primeiras que chegassem pretendia remeter tudo, menos sal e o ferro que irão pelos Bandeiras⁹ - e provavelmente seria transportado em mulas. [...] Observa que enviara junto umas cartas de Montevideo, a cópia da receita de 14.000,000 pesos e uns periódicos e mais uma relação do que apartei, dessa maneira em 8 ou 12 dias

⁹ Bandeiras eram expedições organizadas e financiadas por particulares, principalmente paulistas com a finalidade de comercializar pedras e gênero de toda espécie, como escravos e mulas. Partiam de São Paulo e São e São Vicente, rumo as regiões centro-oeste e sul do Brasil para buscar mercadorias.

deve seguir com o Chilico para o Alegrete. Observa, que quando **carregar as primeiras carretas vai enviar os remédios** (AAHRS, v.17 2008, p. 179).

O Sr. João Rodrigues Ribas escreve para o Sr. Almeida dia 27 de agosto de 1844 comunicando que vai um vapor **com duas ou três carretas de negócio para Bagé**, ao mesmo tempo roga que mande algumas cartas para pessoas amigas a fim de prestarem socorros, e encaminharem na forma dos arranjos com os coletores até afiançar que vá vendendo os gêneros. (AAHRS, v.17 2008, p. 242).

Os documentos acima citados possuem diferentes proveniências e procedências, datando de períodos anteriores a sua constituição. Eles foram reunidos em conjuntos e coleções individuais anos depois da Revolução Farroupilha e tiveram suas trajetórias marcadas pelo interesse de seu colecionador assim como pelo interesse da instituição que os recebe. (MIRANDA, 2016, p.167).

Representações do transporte dos lanchões em carretas: na literatura

Existe uma vasta produção literária narrando feito de Garibaldi na Revolução Farroupilha, como não é possível estudar todas, foram escolhidas algumas que destacaram a carreta em múltiplas imagens e contextos diferentes de suas construções. A primeira imagem foi elaborada a partir das memórias¹⁰ de Garibaldi escritas por Alexandre Dumas, quase setenta anos após o episódio.

Deve-se levar em conta ao se ler a narrativa a expressão "teatro da memória" utilizada por Ângela de Castro Gomes (2004) que evidencia o indivíduo como personagem de si mesmo. Essa expressão evoca o tempo como um problema, uma vez que o tempo é ordenado pelo autor, procurando estabilidade e continuidade na narrativa entre passado, presente e a antevisão do futuro, ou seja, o tempo é significado pelo indivíduo. A autora sugere que o texto é o objeto de uma cultura material de uma época (Gomes, 2004).

Propuz então que construíssem duas carretas d'um tamanho e solidez necessária para colocar em cada uma delas um lanchão, devendo-se atrelar a cada carreta o número de cavalos e bois suficientes para as poderem puchar. Mandeí construir

¹⁰ –, a memória seria uma construção social, constituindo-se a partir das relações mantidas entre os indivíduos e grupos.

por um hábil carpinteiro chamado Abreu oito enormes rodas de uma solidez. Cem bois mansos foram atrelados em cada carreta. Os dois navios foram puxados por duzentos bois atravessando dezoito léguas até a margem da lagoa Tramandaí, sem a menor dificuldade, sem o mais pequeno incidente. (Dumas, 1907, p.82-83).

Garibaldi narrou os fatos compartilhados com outras pessoas que fizeram parte dos mesmos episódios pois geralmente um indivíduo isolado não forma lembranças, ou pelo menos não é capaz de sustentá-las por muito tempo. Mesmo quando constrói lembranças baseadas em experiências individuais, é necessário o apoio dos testemunhos de outros para alimentá-las e formatá-las, ou seja, Garibaldi precisou recorrer a instrumentos que lhe são fornecidos pelo meio social, tais como as ideias e as palavras que só faziam sentido no contexto do episódio.

Quarenta e cinco anos após a publicação Gerson Brasil narra o mesmo episódio privilegiando a descrição geográfica chamando a atenção para a grandiosidade do feito.

Garibaldi havia penetrado com o “Farroupilha” e o “Seival¹¹” na foz do Capivari [...] essa era o lugar convencionado para o começo da penosa travessia¹² [...] os caminhos estavam guarnecidos e o carpinteiro Abreu já havia terminado a construção de oito grandes rodas rusticas, com as quais iam ser improvisadas duas carretas para transportar em berços apropriados, o peso dos barcos no trajeto de 18 léguas (87km) por altos e baixos, no terreno de pobre vegetação, semeado de dunas movediças. (Gerson, 1953, p. 44).

Vinte e cinco anos depois Lindolfo Collor já narra o episódio como um grande feito, uma epopeia, na qual para sua realização houve um supremo esforço, dezenas de homens e animais foram necessários para a execução. Na primeira tentativa de movimentar o Farroupilha para sair d’água, as rodas encravaram no areial necessitando de 24 horas para fazer a retirada. O Seival foi retirado com menor dificuldade e começou a marcha das carretas pelos campos úmidos, em grandes trechos completamente submergidos. A travessia durou seis dias numa penosa empreitada, onde de hora em hora o comboio parava para os homens repararem os

¹¹ O Farroupilha arqueava dezoito toneladas e o Seival doze armados cada um, com quatro canhoes de bronze, com setenta homens de tripulação e combate. (Collor, 1977, p.217).

¹² No Uruguai, Charles Fournier e Soriano tinham realizado odisséia semelhante treze anos antes, na guerra da independência dos orientais contra os Braganças, utilizando-se de muitas juntas de bois e solidas carretas para conduzir por 300 km, um lanchão e dez balleira bem armadas com 150 de tripulação para ir de um porto fluvial platense ao Porto Atlântico (GERSON, 1953, 44)

caminhos com pás e enxadas até o momento que o terreno se tornou arenoso. (Collor, 1977, p. 218).

Por outro lado, Osório Santana Figueiredo (1986) e Paulo Markun (1999) relatam o feito de forma sucinta privilegiando a utilização das carretas para o transporte dos barcos. O primeiro narra que “Durante a guerra dos Farrapos Garibaldi, para transportar dois lanchões da Lagoa dos Patos até o rio Tramandaí, valeu-se de duas carretas de boi puxadas cada uma por 48 juntas de boi” (Figueiredo, 1986, p.130). Já o segundo autor observa o diâmetro das rodas dimensionando o tamanho das carretas.

Garibaldi mandou construir duas grandes carretas com dois eixos muito próximos e rodas de 3,20 metros e 40 cm de larguras. Colocar os barcos em coma dessa traquitana demorou dois dias. Parte das carretas foi terminada debaixo d’água. (Markun, 1999, p. 123).

Todos os excertos das obras citadas têm como centro de sua narrativa a construção da carreta, que foi adaptada para efetuar o transporte dos lanchões. É nesse fato que consiste na grandiosidade dessa travessia. Em nenhum feito anterior os navios transportados em carretas se igualavam em dimensões e peso às naus de Garibaldi nem o terreno era tão arenoso e lamacento. Se percebe nas obras que a memória construída a partir do relato de Garibaldi vai valorizando a carreta e o episódio sustentando a memória coletiva.

Na pintura

As pinturas de Mondin, de Albuquerque e do Exército representativas do transporte colocam no plano central o lanchão sobre rodas e no primeiro plano a figura masculina representativa do líder Garibaldi, direcionando o olhar do observador para o barco. Juntamente com homens montados em cavalos imponentes na retaguarda, os bois junto completam o quadro demonstrando o esforço na condução da carga. Nas duas imagens o céu está nublado demonstrando que o tempo anuncia chuva. Mondin se utiliza de cores pasteis, Albuquerque se vale de cores mais pesadas, modorrentas e a imagem do exército está em tons de cinza.

Figura 10 – Transporte dos lanchões (s/d) Guido Mondin



Fonte: <MPRS.MP>

Figura 11 – Expedição à Laguna - 1916 - Lucílio Albuquerque – Inst. Educação F. Cunha



Fonte: <PINTURASSEMTELA.COM>

Em oposição às três primeiras imagens a pintura da Secretaria do Estado de Santa Catarina, de um realismo fantástico centraliza a carreta conduzida por bois magros e homens pobremente vestidos que se misturam ao nevoeiro denso tocando os bois por diante. Mesmo assim um dos peões a cavalo aponta o dedo em direção indefinida. A elaboração da pintura denota a dificuldade e a penúria enfrentadas pelos homens que realizaram o trabalho.

Figura 12 – Transportando os lanchões de Garibaldi – 1952



Fonte: <PINTEREST.COM>

Figura 13 – Transporte dos Lanchões de Garibaldi



Fonte: <IMAGENSHISTORICAS.BLOGSPOT.COM>

Por fim, a última pintura mais recente, apresenta uma composição destacando os homens à cavalo na parte iluminada. Estes estão bem vestidos e montando cavalos

bem encilhados. Os bois que conduzem a lancha sobre a carreta ao fundo juntamente com uma casa ou galpão, provavelmente os lanchões tenham sido construídos no local. As nuvens carregadas prenunciam temporal e a direita já se percebe a chuva com vento. Essa imagem apresenta uma visão contemporânea do gaúcho que foi construída desde o surgimento do Movimento Tradicionalista Gaúcho.

Figura 14 - Seival – Gaúcho Volpetiz



Fonte: < ARTEVOLPETIZ.BLOGSPOT.COM>

Considerações

Para concluir se chama atenção para a importância da Coleção Varela através dos Anais do AHRS, que segundo Miranda contribuem para que se tenha uma visão naturalizada desses conjuntos de documentos sem compreendê-los como produto resultante de interferências ao longo dos anos.

A divulgação dessas fontes possibilita trazer a luz temas que foram relegados ao esquecimento, como a carreta no cotidiano de contendas. Através das cartas se toma conhecimento que o estado era proprietário de alguns destes veículos que transitavam ao seu serviço. Por meio do empréstimo das carretas se consolidavam laços de amizade e até de parentesco conforme reforçam os fechos das

correspondências: “*Seu parente e amigo*” “*Respeitavel patrício, amigo e companheiro*”, “*Seu parente e amigo muito afetuoso*”, etc.

Na Revolução Farroupilha a carreta como veículo de transporte cumpriu o mesmo papel que nos tempos de paz: transportava gêneros alimentícios para as tropas e para comércio; roupas e armas para os regimentos. A carreta serviu de hospital, farmácia, cozinha, e muitas vezes de morada para as mulheres que acompanhavam os homens na guerra. A carreta transportava os combatentes que morriam em batalha e conduzia os feridos de volta ao acampamento.

Quanto ao governo, a carreta serviu de transportes para documentos do aparato estatal quando mudavam a capital. Na carreta foi conduzida a tipografia que Domingos Almeida comprou em Montevideu, além dos livros que eram adquiridos pelo governo e enviados para as escolas. Em várias ocasiões transportou famílias inteiras ou em fuga do campo de batalha ou de um ponto a outro do estado para fugir dos combates que se aproximavam das propriedades. Levando-se em conta as cartas, o carro de bois também foi utilizado para transportar e reunir, os documentos que registravam a história da Revolução.

Ao se pensar as imagens deve-se considerar que cada pintor teve influência externa na elaboração de suas obras que marcaram suas obras. Por outro lado, devem ter recorrido às obras literárias e documentos para construir a cena. Essas condições propiciaram o nascimento mental e a criação do momento histórico sobre tela e tinta. Quando os artistas realizaram suas criações eles colaboram para reforçar o imaginário popular do fato e preservar a memória histórica do estado do Rio Grande do Sul.

Referências

COLLOR, Lindolfo. **Garibaldi e a Guerra dos Farrapos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

FIGUEIREDO, Osório Santana. **Carreteadas Heroicas**. Porto Alegre: Editora Palotti, 1986

GERSON, Brasil. **Garibaldi e Anita**. Rio de Janeiro: Editora Souza, 1953.

GOMES, Ângela de Castro. Escrita de si, escrita da história: a título de prólogo. In: _____. **Escrita de si, escrita da história**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

GUAZELLI, Cesar Augusto Barcellos. **O horizonte da província: a república rio-grandense e oscaudilhos do rio da Prata (1835-1845)**. Porto Alegre: Linus, 2013.
HISTÓRIA DO EXERCITO Brasileiro. Transporte dos Lanchoes de Giuseppe Garibaldi.

LEITE, Carlos Roberto Saraiva da Costa. **180 anos de uma guerra civil**. 11 09 2015 edição 867. Disponível em:< observatoriodaimprensa.com.br/marcha-do-tempo/180-anos-de-uma-guerra-civil> Acesso 07 set., 2016

MIRADA, Márcia Eckert. **A Revolução Farroupilha e a República Riograndense. O Arquivo, as Coleções e os Anais**. ACERVO, RIO DE JANEIRO, v. 29, N. 1, p. 162-167, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/644> Acesso 07 set., 2016.

MARKUN, PAULO. **Anita Garibaldi uma heroína brasileira**. São Paulo: Editora SENAC, SP, 1999.

ROSA, Jorge. **História de Gravataí**. Porto Alegre: Edigal, 1987.

SOUZA, Bernardino José de. **O ciclo dos carros de bois no Brasil**. Companhia Editora Nacional, 1958

RUGENDAS, Johann Moritz, [Biografia] Disponível em <<http://escola.britannica.com.br/article/483531/Johann-Moritz-Rugendas> > Acesso a 09 set., 2016.

FONTES IMAGÉTICAS (web)

ALBUQUERQUE, A. Tenório. **Gauchismos. A linguagem do Rio Grande do Sul**. Sulina. Porto Alegre. 1954

ALMEIDA, Domingos José. Disponível em <<http://www.vivaocarque.com.br/personagens/djdealmeida.php>> Acesso 07 set., 2016

CARRETAS no Mercado Público de Porto Alegre. [imagem]. Disponível em <ronaldofotografia.blogspot.com> Acesso 07 set., 2016

DOMUS. Mausoleo Santa Constanza, Roma. [imagem] Disponível em < domus-romana.blogspot.com>> Acesso 07 set., 2016

ALBUQUERQUE, Lucilio. **Expedição à Laguna**, [imagem] Porto Alegre: Instituto de Educação General Flores da Cunha, 1916. Disponível em

<www.pinturasemtela.com.br/lucilio-de-albuquerque-pintor-e-desenhista/> Acesso
Acesso 07 set., 2016

MONDIN, Guido Fernando (1912). [imagem] **O espantoso transporte dos lanchões**”
s/d Disponível em:<www.mprs.mp.br> Acesso 10, set., 2016

TRANSPORTANDO os lanchões de Garibaldi, 1952. [imagem] Acervo da Secretaria
do Estado do Planejamento e Fazenda de Santa Catarina. Disponível em
<webreitoria.udesc.br. > Acesso 07 set., 2016.

PLAUSTRUM. Museu da Civilização Romana. [imagem] Disponível em:
<<<http://www.pinterest.com> >> Acesso 07 set., 2016

VOLPETZ. Seival. [imagem] Disponível em
<<http://artevolpetiz.blogspot.com.br/2010/03/seival-menino.html>> Acesso 07 set.,
2016.

FONTES PRIMÁRIAS

COLEÇÃO VARELA. **Uma Republica contra o Império.** Documentos sobre a
Revolução Farroupilha (1835-1845) Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.
Volume 16 Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008

COLEÇÃO VARELA. **Guerra Civil no Brasil Meridional (1835-1845).** Documentos
da Coleção Varela. Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul. Vol. 17, Porto
Alegre: EDIPUCRS, 2008

DUMAS, Alexandre. **Memórias de Garibaldi.** Cidade de Rio Grande. Edição
Comemorativa de 100 anos de Garibaldi, Estado do Rio Grande do Sul, 1907

Recebido: 06/08/2023

Aprovado: 10/08/2023

Publicado: 01/09/2023