

# A logística entre os tropeiros na cidade de Patos de Minas (Minas Gerais – Brasil): aproximações entre história e logística

*Luis Fernando Tosta Barbato*

Instituto Federal do Triângulo Mineiro  
Patos de Minas - Minas Gerais - Brasil  
lfbarbato@gmail.com

*Yasmin Amorim Viana de Castro*

Instituto Federal do Triângulo Mineiro  
Patos de Minas - Minas Gerais - Brasil  
yasminamorimviana@gmail.com

---

**Resumo:** Este artigo tem como objetivo trabalhar como as técnicas logísticas eram utilizadas pelos tropeiros em suas atividades cotidianas, sendo seu domínio parte fundamental de suas atividades, tendo como recorte espacial a cidade de Patos de Minas/MG. Através desse artigo, que busca trabalhar a história e a logística de maneira integrada, buscaremos mostrar que as atividades tropeiras faziam extenso uso das atuais técnicas da logística, tais como gestão de suprimentos, gestão de pessoas, processamento de pedidos, entre outras. Desta maneira, através do uso da História Oral, buscaremos mostrar como esse grupo social tão importante para a formação econômica e cultural do interior do Brasil, também guarda elementos importantes sobre o próprio desenvolvimento das técnicas logísticas.

**Palavras-chave:** Tropeiros. Logística. História Oral.

---

## Introdução

Podemos entender a Logística como um campo do saber que, apesar de suas práticas serem encontradas desde períodos muito remotos da história, somente começou a se desenvolver de maneira mais intensiva após a Segunda Guerra Mundial<sup>1</sup> (SILVA, 2012, p.

---

<sup>1</sup> “A palavra logística nasceu na França no século XVIII, proveniente do verbo *loger*, que significa alojar, prover. Sua origem está atrelada às operações militares que tratavam do serviço de apoio à guerra como: suprimentos e transporte do material bélico” (ABREU, 2010 *apud* SILVA, 2012, p. 11). Esta era a Logística Militar, que se desenvolveu mais ainda na Segunda Guerra Mundial, na qual o próprio nome Logística era usado para designar essas operações militares de transporte e suprimentos (SILVA, 2012, p. 11). Porém dentro das empresas, até os anos 1950 o campo permanecia em estado de dormência, as funções logísticas eram distribuídas a outros setores como Marketing e Finanças, foi somente a partir da década de 1960, com Peter Drucker, que a Distribuição Física começou a se desenvolver, e a Logística surgiu como uma ciência que representava um novo diferencial competitivo para as empresas (BALLOU, 2013, p. 28-29).

11) com o transporte de frotas, suprimento e medicamentos na escala que o período exigia. Nesse sentido, podemos definir a logística como o campo do saber que:

(...) trata de todas atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável (BALLOU, 2013, p. 24).

Uma vez que a Logística trata da movimentação de suprimentos e mercadorias, além de sua estocagem e otimização de custos, percebemos que as atividades tropeiras, importantes em períodos alongados de nossa história, se mostrava como uma atividade na qual a logística desempenhava um papel-chave para seu desenvolvimento, uma vez que os tropeiros eram justamente responsáveis pelo transporte de tropas e mercadorias e cuidavam para que seus produtos transportados chegassem no tempo correto, com qualidade e o menor custo possível, atividades plenamente relacionadas com a logística e que formam o escopo principal desse campo de saber.

Nesse sentido é possível estabelecermos uma relação entre as atividades logísticas e as atividades tropeiras, uma vez que, mesmo que intuitivamente e sem conhecer as teorias e práticas próprias da logística enquanto campo do saber, esse grupo tão importante para o desenvolvimento social e econômico do Brasil as tinha no centro de suas atividades.

No caso dos tropeiros é possível encaixarmos esses conceitos perfeitamente às suas atividades, aplicando-os ao fluxo da tropa: boiada, muares, equinos ou até mesmo suprimentos diversos. Desta maneira, as atividades primárias da Logística, conforme trouxemos há pouco, podem ser adequadas aos processos que competem aos tropeiros desde o transporte em si, passando pela armazenagem dos suprimentos e pela entrada de pedidos, além de toda a otimização do processo, de maneira a garantir uma maior celeridade no serviço com a devida redução dos custos.

Deste modo, esta pesquisa busca compreender as práticas logísticas nas atividades dos tropeiros, analisando como eles traziam os conceitos logísticos para suas atividades cotidianas, mesmo que de maneira intuitiva ou inconsciente. Para a realização desta pesquisa optamos por definir como recorte espacial a cidade de Patos de Minas, localizada no interior do Estado de Minas Gerais, o que resulta que, além da valorização deste grupo social tão importante para a formação e desenvolvimento do interior do Brasil, constituído pelos tropeiros, também traremos reflexões acerca da logística histórica, que pode ser entendida como a busca das práticas logísticas em determinados momentos históricos e suas atividades.

Assim, afim de colocarmos em prática essa ideia de se trabalhar de maneira integrada a logística e a história, nos utilizamos da chamada História Oral, que é um método de pesquisa que se utiliza de entrevistas com pessoas que vivenciaram determinadas conjunturas para chegar mais próximo do objeto de estudo (ALBERTI, 2004, p. 18), o que, no nosso caso, se pautou na realização de entrevistas com ex-tropeiros, de maneira a levantarmos como as práticas características da logística faziam parte de suas atividades de trabalho. Devido ao uso de tal método, a pesquisa analisa as práticas usadas por tropeiros de 1950 até os dias atuais<sup>2</sup>.

Dentro desse recorte histórico estabelecido, foi possível realizarmos duas entrevistas com tropeiros que atuaram na região de Patos de Minas, e por meio de tais, estabelecemos uma relação intrínseca das atividades básicas da Logística com as realizadas pelos tropeiros. Em ambas entrevistas foram abordados assuntos referentes à profissão que eles exerciam e também a respeito das práticas e métodos para conduzir uma tropa, ou seja, foram feitas perguntas que buscavam aproximar o tropeirismo da Logística.

O primeiro entrevistado, Olímpio Luís Vieira (2015), mais conhecido como Pimpa, hoje com 89 anos, tropeiro de profissão, nasceu e foi criado na cidade de Patos de Minas e realizou sua primeira viagem junto aos tropeiros com doze anos de idade, conforme nos relatou. Após esse início, ele atuou como tropeiro por cerca de 50 anos, levando gado por diversas regiões do país, sendo seus principais destinos as cidades de Barretos e Uberaba.

Já o segundo entrevistado, Plínio José de Souza (2015), hoje com 60 anos, desde os dez anos de idade já tinha um contato com o transporte, pois o seu pai também o fazia, Plínio transportava principalmente grãos e cana-de-açúcar para regiões vizinhas de onde morava, atuando mais no transporte de curtas distância, na zona rural da cidade de Lagoa Formosa, também no Estado de Minas Gerais. Ou seja, apesar de atuar como tropeiros em diversas ocasiões, seus principais serviços eram realizados localmente, utilizando-se do carro-de-boi para transportar suas mercadorias.

Após realizadas as entrevistas, realizamos um estudo a respeito das atividades básicas da Logística, e também de como os tropeiros as utilizavam no exercício de suas atividades, de maneira que pudemos estabelecer as relações que nos propusemos nos objetivos da pesquisa. De início, é preciso refletirmos sobre a figura do tropeiro, o que eles faziam e qual

---

<sup>2</sup> Vale aqui ressaltar que os tropeiros perderam muito espaço com o desenvolvimento do transporte automotivo e das rodovias, o que não significa que desapareceram. Os tropeiros ainda são importantes na condução de tropas em áreas nas quais o tráfego de caminhões é difícil, o que ocorre em diversas regiões do interior do país.

a sua importância na formação e desenvolvimento econômico das cidades do interior do Brasil, como é o caso de Patos de Minas, nosso recorte espacial para o estudo.

### O tropeiro e Patos de Minas

A origem do nome tropeiro pode ser encontrada nas línguas portuguesa e castelhana, derivada de “tropa” que são agrupamentos de animais guiados por um grupo de homens (TRINDADE *apud* LIMA, 2009, p. 67). Todavia, não há um consenso a respeito do conceito exato de tropeiro. Dentro da tropa pode-se conceituar o tropeiro de duas formas: ele pode ser o patrão da tropa, uma espécie de “empresário de transportes”, e os demais integrantes são apenas empregados, ou peões como eles eram chamados (FILHO *apud* MELLO, 1971, p. 35). Ou ainda têm aqueles que conceituam o tropeiro como qualquer um dos membros da tropa, ou seja, todos os que transportam as mercadorias, independente da função que ocupam na comitiva (ALGATÃO, 2010, p. 2). De qualquer forma, não há dúvidas da importância do tropeiro no cenário histórico brasileiro, especialmente para o estado de Minas Gerais, no qual as atividades tropeiras tiveram destaque durante muitos anos de sua história:

A incidência da atividade do tropeirismo em Minas Gerais é impulsionada pelo descobrimento das minas nos fins do século XVII. Segundo Goulart (1961), o grande fluxo de pessoas acarretado por tal descobrimento contribuiu para a formação de um considerável contingente populacional na região[...]. As formas de transporte, que eram difíceis, devido às condições do relevo, à forma como foi feita a ocupação da região (núcleos densos interpostos por longas áreas inabitadas) e aos assaltos aos transportadores, não poderiam apoiar o abandono de atividades de estruturação da região. Porém, as dificuldades não se restringiam ao abastecimento. O escoamento do ouro e do diamante extraídos era também prejudicado (LIMA, 2009, p. 70).

Nessas condições o tropeiro se consolidou como abastecedor das regiões mineradoras, e para realizar tal função acabou por ocupar um papel central no desenvolvimento de um sistema interno de transportes no Brasil.

Desde quase meado do Século XVIII, quando surgiu, e até há bem poucos anos, a tropa de muarões foi sistema de transporte de capital importância para o desenvolvimento econômico e social do Centro-Sul (Minas Gerais), e do Extremo-Oeste (Mato Grosso) (GOULART, 1961, p. 49).

Assim, o governo da época incentivava a abertura de “picadas”, que eram caminhos pelo qual os tropeiros passariam, como a “Picada de Goiás” aberta em 1737, que foi o primeiro caminho aberto entre Minas Gerais e Goiás (FONSECA, 1974, p. 32). Ao longo desta picada, foram cedidas diversas sesmarias, com o objetivo de “se fundarem pousos para

as tropas e para proporcionar segurança aos viajantes” (MELLO, 1971, p. 27). Uma dessas sesmarias deu origem à cidade de Patos de Minas, e o auto de demarcação da Picada de Goiás já relatava indícios dessa existência por volta de 1800. A povoação era chamada de “Os Patos” e se localizava à beira da estrada, banhada pelo Rio Paranaíba (FONSECA, 1974, p. 32). Diante disso, Mello (1971, p. 35-36) admite:

Pois, Patos de Minas nasceu, sobretudo de pouso constante e sistemático dos tropeiros. O ouro não o tínhamos para atrair a sanha fugaz das bandeiras que não se preocupavam com a uberidade do solo, o “ouro” mais precioso e duradouro que o reluzente nos leitos dos córregos localizados em terras sáfaras. Incentivaram o comércio e tornaram-se o padrão da honestidade e do trabalho em favor do engrandecimento desta nação gigante. Mal de nós mineiros se não fosse a persistência destes heróis anônimos. O ouro, um dia, desapareceria, como desapareceu, dos leitos arenosos dos córregos e os aventureiros, depois de não mais encontrá-lo, nos legariam apenas as taperas. Enquanto isso, os tropeiros edificavam uma civilização sólida e perene. [...] Era o trabalho do patriota.

Desse modo, o tropeiro se fez presente no povoamento da cidade de Patos de Minas, quando eram abrigados em pousos, e construindo núcleos de comércio no início do povoamento da cidade. Além disso, o próprio Rio Paranaíba, que banha a cidade, serviu para hidratar a tropa nas viagens, vantagem provavelmente planejada. Ademais do povoamento, é perceptível a influência do trabalho dos tropeiros até meados da década de 1950, quando tal profissão passou a se extinguir gradativamente devido ao advento dos caminhões. Esse quase desaparecimento ocorreu pelos avanços tecnológicos que trouxeram o caminhão como uma nova opção para o transporte, uma vez que satisfazia os interesses dos donos das mercadorias e animais, pois transportava com maior rapidez, o que acarreta toda uma otimização no transporte logístico (LIMA, 2009, p. 138-139). Com o passar do tempo, mais estradas foram sendo construídas e dominadas por esses veículos, tornando inviável a passagem de tropas.

### **Processamento de pedidos e nível de serviço**

O processamento de pedidos é uma atividade primária da Logística, que dá início à movimentação de produtos e à entrega de serviços e pode ser definida como o conjunto de atividades relacionadas à “coleta, verificação e transmissão de informações de vendas realizadas” (BALLOU, 2013, p. 261). No caso do tropeiro, se trata da maneira como ele recebe os pedidos de seus clientes, para assim iniciar seu trabalho de movimentação de mercadorias.

A entrada do pedido se refere ao modo como a informação chega ao cliente, e em meados da década de 1950, isso não era muito diferente daquilo que ocorre nos dias de hoje, pois a relação ainda busca o mesmo fim, mesmo com todos os avanços tecnológicos ocorridos nesse ínterim. Todavia o contato do “fornecedor” do serviço, no caso o tropeiro, e o cliente, ou seja, aquele que o contratava para o transporte do produto, era feito entre eles diretamente, raras eram as vezes que havia um telefonema, o que evidencia que apenas os meios escolhidos eram distintos daqueles de hoje, mas a finalidade não deixava de ser a mesma (VIEIRA, 2015).

Assim, as informações eram transmitidas oralmente e dentro desse sistema era fomentada uma espécie de reputação em torno do tropeiro, o que ressalta a importância das tradições e da oralidade nessa relação, mas que também não está distante da realidade dos dias atuais, nas quais um fornecedor de um serviço sempre busca construir uma imagem de confiança em relação à sua marca ou ao seu serviço para seus clientes ou consumidores. Nesse sentido, como frisamos, os clientes eram os donos da tropa ou da mercadoria a ser transportada:

Contratava o serviço o próprio dono da boiada [...] agora a combina, a combina eu combinava por boi [...] mas suponhamos, eu vou levar uma boiada pra você, mil bois, eu vou te cobrar um real por boi e você vai me pagar mil reais por dia aí se eu viajasse trinta dias você tinha que me pagar trinta mil. Agora desses trinta mil que você tinha que me pagar, a despesa era toda por minha conta eu que pagava o peão, dava a bóia, e pagava o pasto (VIEIRA, 2015, s/p.).

No fragmento acima percebe-se de quem se tratava o cliente, além de se referir ao preço do serviço. Vieira também faz uma comparação de como seria o valor em dinheiro, cobrado por dia e por boi. Com o cliente estabelecido e a “combina” realizada, cabia ao tropeiro transportar a boiada ou a mercadoria da melhor forma possível. Essa busca pela excelência nas atividades é movida pela vontade de atingir o Nível de Serviço proposto pelo cliente, atividade central no campo da logística empresarial atual e, como podemos perceber, também elemento central nas atividades tropeiras estudadas.

Tal Nível de Serviço Logístico pode ser definido como a qualidade com que o fluxo de bens e serviços é administrado (BALLOU, 2013, p. 73). Identificar os elementos-chave que determinam esse nível é essencial para atingi-lo, além de buscar conhecer as necessidades dos clientes para supri-las com serviços extraordinários (GIACOBO; CERETTA, 2001, p. 8), que garantem à clientela confiança em transportar, no caso sua boiada e seus produtos com o tropeiro em questão. Desse modo, Vieira identificou as principais exigências dos clientes, e conta quais são os cuidados que se deveria ter ao transportar uma boiada, que é, sobretudo, uma mercadoria:

O cuidado que eu tinha era de não deixar ele passar sede nem fome para ele aguentar a viagem [...] o boi ele vai andando e comendo [...] agora a saída da boiada da fazenda, o primeiro dia que você vai sair, a boiada quer é correr, que ela está descansada, folgada, gorda, então cê tem que trabalhar passar os peão na frente pra ele segurar ela pra não deixar ela trotar. Agora depois de ela tá doida, ela passa na água invés dela beber ela vai embora, cê põe ela no pastoreio em vez dela comer ela vai embora. Então cê tem que segurar ela pra ensinar ela a beber e ensinar ela a comer no pastoreio, agora depois de seis, sete, oito dias [...] ela já sabe agachar e apanha o capim, chega na água ela sabe beber (VIEIRA, 2015, s/p.).

Pelo fato da mercadoria ser um animal vivo, a garantia de mantê-lo hidratado era essencial e Vieira ainda afirma que a água era até mais vital para o boi do que o pasto. Mantendo-o alimentado e hidratado evitava-se possíveis doenças que, caso ocorressem, também eram tratadas ainda durante o percurso. Assim, era necessário acostumar o boi a comer e se hidratar nos momentos apropriados e pré-determinados, pois tais ações seriam necessárias futuramente, quando o animal já estivesse mais cansado, o que nos dá indícios do alto grau de planejamento que o transporte desse tipo exigia. Também era um cuidado do tropeiro com o produto o fato de toda manhã ele esperar o orvalho secar antes de sair, como conta Vieira (2015, s/p.):

Começar eu gostava depois que o sol saia, que eu soltava, eu juntava porque caia o sereno durante a noite então o boi tá deitado ali, as costas dele fica molhada de sereno. Você solta o boi na estrada a poeira senta aquilo ali em cima e vira um barro, que seca ali em cima do boi e fica aquele barro. Aquilo sente o boi, então eu esperava aquilo enxugar pra poder saltar [...] cuidado com a mercadoria.

Tal excerto acima, narrado pelo tropeiro, evidencia toda a preocupação com o Nível de Serviço por parte dos tropeiros, de maneira a garantir que o produto chegasse da maneira mais íntegra possível ao seu destino, agradando assim ao contratante e aumentando a chamada reputação do tropeiro contratado. Conforme podemos perceber, essa preocupação com o produto e com a satisfação do cliente, tão presente na atual logística empresarial, também era elemento central das atividades do tropeiro, o que evidencia que o tropeirismo fazia um extenso uso das práticas logísticas em suas atividades, mesmo não tendo plena consciência disso.

No caso de mercadorias danificadas, que seriam bois doentes, se mesmo ele sendo medicados não fosse possível garantir a sua sobrevivência, não cabia ao tropeiro pagar pelo boi morto. O tropeiro apenas pagava por um boi se ele fosse perdido e não mais encontrado, conforme nos relatou Vieira. Todavia, mesmo que o tropeiro não pagasse pelos bois doentes, não representando assim, portanto, prejuízos financeiros, havia uma atenção para com esses animais, pois a condição das mercadorias na recepção dos clientes também é um elemento essencial no que toca ao Nível de Serviço (BALLOU, 2013, p. 75), e garantir um produto

íntegro na sua entrega se tornava elemento importante da atividade, pois era elemento central na chamada reputação do tropeiro, o que lhe garantia mais clientes, serviços e ganhos, o que não está muito distante de qualquer outra empresa atual do ramo logístico.

Desse modo, percebe-se a importância dada à conservação do produto durante o transporte, de maneira a garantir a satisfação do cliente no momento de sua entrega, o que vai de encontro com uma das ideias básicas da Logística, que é entregar o produto na quantidade certa e com qualidade (SILVA, 2012, p. 9), evidenciando assim como as atividades logísticas estavam impregnadas nas atividades tropeiras, constituindo alguns de seus elementos mais importantes.

### Transporte e logística

O transporte é o elemento mais importante dentre as atividades logísticas, e possui um papel essencial no atendimento ao cliente, para atingir um Nível de Serviço esperado (RIBEIRO; FERREIRA, 2002, p. 1). Sendo este de pessoas ou de cargas, ele é quem viabiliza a distribuição física, conectando o produtor ao consumidor (SILVA, 2012, p. 76).

No caso dos tropeiros, o transporte realizado por eles é o elemento que une o dono da tropa ou do produto com o cliente a que se vende tal mercadoria, concretizando assim o fluxo. Nessa atividade de transporte, há a possibilidade de ter uma frota própria ou terceirizada (SILVA, 2012, p. 77), que no caso do tropeiro seria a terceirização do serviço de transporte, como se ele fosse um caminhoneiro de uma transportadora (VIEIRA, 2015). Assim, o dono da carga entrava em contato com o tropeiro, que era o superior dentro da tropa, pagava-lhe uma quantia por boi, por dia, e todas as despesas da viagem ficavam sob a responsabilidade do tropeiro, que usava deste dinheiro para pagar os peões contratados e quaisquer outros custos da viagem. Nesse sentido, eram diversos os custos que cabiam ao tropeiro pagar com o dinheiro que o dono da tropa lhe dava:

- Salário dos peões;
- Custos com alimentação dos peões nas viagens;
- Custos para pagar o pasto, nos postos de parada;
- Custos adicionais de cuidados com o boi, caso ele ficasse doente;
- Próprio salário do tropeiro.



Então o tropeiro, segundo Vieira (2015), tinha as funções de conduzir a boiada, contar os bois e administrar as finanças, pois, além de tocar a boiada, era necessário fazer constantemente a contagem dos bois, para certificar-se de que nenhuma mercadoria havia sido perdida. Quanto à administração das finanças, tratava-se de uma importante função administrativa: a de lidar com os custos logísticos. Os custos logísticos são aqueles que a empresa adquire ao longo do fluxo de materiais e bens, desde o fornecimento, a produção, o transporte e também serviços pós-venda (FARIA *et al*, 2004, p. 4). Vieira conta como utilizava sua “caderneta” para fazer o controle do fluxo monetário dentro da tropa:

Tinha a caderneta, né? Mas aquilo eu anotava mais era só pra eu anotar o dinheiro de tanto que eu dei pro peão, porque o peão cortava dinheiro né [...] você me adianta cem cruzeiros, adiantava cem cruzeiros, ia lá fulano anotava, cem cruzeiros [...] se você pedia dez, eu ia lá mais dez. Agora eu chegava no armazém pra reforçar o mantimento, então eu falava assim compre tanto, era feijão, arroz, carne, tudo. Aí botava lá: compra, num explicava que era arroz que era aquilo, compra. Então eu anotava só pra ver o que que eu ia ganhar livre (VIEIRA, 2015, s/p.).

Desse modo, anotando as entradas e saídas, era possível controlar os custos logísticos de cada viagem, e talvez até minimizá-los, atingindo o objetivo da logística integrada. Ao dar importância para tais custos, possibilita-se à gestão logística tomar ações e decisões que elevem o nível de serviço oferecido, minimizando os custos totais (FARIA *et al*, 2014, p. 4), esse controle que Vieira fazia refletia visivelmente na qualidade do serviço que ele prestava. Entende-se, pois, que havia uma logística integrada na sua tropa, que raramente perdia mercadorias e chegou a ganhar premiações por seu bom desempenho, conforme relato do próprio tropeiro entrevistado (VIEIRA, 2015).

Agora, a respeito da outra função do tropeiro, a administração do transporte, era necessário que entre os peões na tropa houvesse uma divisão de tarefas, com a delimitação de suas funções na tropa, de maneira a facilitar a atividade de transporte. Segundo os relatos de Vieira, dentro dessa divisão existente na comitiva não havia hierarquia que demarcava o grau de importância de cada um, afinal, todos os membros são de igual importância para o bom desenvolvimento da atividade. Nesse sentido, Vieira nos relatou como era a divisão da tropa:

- Ponteiro: peão que ia na frente da tropa, tocando o berrante para puxar a boiada;
- Peão lateral: se posicionava na lateral da tropa, retirando os bois do mato e das cercas e evitando que bois se desgarrassem da boiada;
- Peão da culatra: era o último peão da tropa, tinha a função de tocar os bois que ficavam no fim;

- Cozinheiro: vai à frente da tropa, para fazer a comida antes dessa chegar nos pontos de parada e descanso;
- Arribador: pegava os bois que fugiam.

Na entrevista, Vieira nos relatou que era comum os peões o procurarem, com interesse em ingressar na tropa, o que nos mostra que as atividades de gestão de pessoas presentes numa empreitada desse tipo começavam já na seleção dos integrantes. Com a tropa formada, montava-se a carga podendo esta ser de animais, como por exemplo a boiada que o primeiro entrevistado, Vieira, transportava, ou de outras mercadorias e alimentos, como por exemplo o milho e o feijão que o segundo entrevistado, Souza, levava no carro-de-boi.

Vieira (2015, s/p.) conta qual era a quantidade de carga ideal para ser transportada:

Foi o que eu te falei, num tinha base. Se você me comprou mil bois eu levava mil bois, aqui ele comprou quatrocentos eu levava quatrocentos, ele comprou oitocentos eu levava oitocentos. [...] O mais comum era de oitocentos a mil e duzentos, o mínimo era quinhentos, [...] cento e vinte bois por peão, era desse jeito. Agora nós lá era um campo de bola, cada um tinha sua função.

Baseado em tais fatos, percebe-se que quanto maior a carga levada, mais vantajoso era para o tropeiro, o mesmo se aplica ao dilema da carga cheia ou parcial no atual modal rodoviário. A carga cheia é aquela que está no limite do vagão, e geralmente sobre ela são aplicados valores de frete menores, logo, muitas empresas optam por usar da carga cheia em vez da parcial, já que seus custos são inferiores (BALLOU, 2013, p. 127).

Tendo dimensão de tais fatos, é iniciado os preparativos para a viagem, traçando rotas. Essa é a chamada roteirização, uma atividade essencial da Logística, pois reduzir os custos de transporte e melhorar os serviços ao cliente está relacionado com a escolha dos melhores roteiros para os veículos, a fim de minimizar os tempos e distâncias (BALLOU, 2009, p. 191).

No projeto do roteiro é preciso considerar alguns fatores, que variam de acordo com a mercadoria, desde o tempo, o custo de viagem, até barreiras naturais ao tráfego. Tais fatores naturais eram muito relevantes nas escolhas que Vieira fazia em seus roteiros. Segundo seus relatos, a tropa deveria se deslocar pelas chamadas “linhas”, que eram uma espécie de rodovias nas quais obrigatoriamente a tropa deveria passar, ou seja, não podia se deslocar fora dessas. O planejamento da rota em si ocorria sob as “linhas”, pois, como dissemos, uma tropa só viajava nelas, o que tornava a atividade ainda mais complexo do ponto de vista do planejamento.

E tais linhas já eram planejadas com base em uma estratégia de qualidade e preservação da mercadoria: no itinerário deveria haver pousos, além de córregos ou rios, de

maneira a garantir o bem-estar da boiada e dos tropeiros. Ou seja, elas eram conhecidas e apresentavam as características necessárias para garantir a sobrevivência da mercadoria durante o transporte: água e pasto. O que garantia a entrega de um produto de qualidade ao fim do processo.

Dentro dessas linhas, as rotas mais comuns de Vieira iam de Patos de Minas até Barretos ou Uberaba, por estes dois últimos se tratarem de importantes centros de abate de gado, com grandes frigoríficos instalados, assim, os donos das boiadas mandavam suas mercadorias para o abate e cabia aos tropeiros garantir a chegada do produto vendido até seus compradores. Sobre as rotas conhecidas e desconhecidas, Vieira (2015, s/p.) diz:

Quando eu ia numa estrada que eu já conhecia, eu não tinha que perguntar nada a ninguém, eu sabia dos postos certo, sabia até os nomes dos córregos que passava, eu sabia. Agora quando eu ia entrar numa rota que eu não conhecia, que eu nunca tinha ido para aquele lugar, eu ia de cidade em cidade [...] perguntando, e a estrada de boiadeiro é conhecida.

Como foi exemplificado no trecho, nas rotas mais comuns, Vieira detinha um conhecimento dos caminhos, dos aspectos naturais, e até das distâncias entre algumas cidades. Na seguinte viagem descrita por ele, é possível percebermos que suas lembranças dos trajetos ainda são bem vivas:

Peguei uma boiada daqui, andei com ela 95 dias [...] o boiadeiro trouxe o comprador, e o comprador trouxe dois filho, quem olhou a boiada pra comprar foi os dois filho. Aí o boiadeiro já tinha contado com quantos dias a boiada já tava de marcha, a boiada tava com 38 marcha porque eu peguei essa boiada pra baixo de Unai uma sete marcha, num lugar chamado Pedra. Ela já tava com 38 dias de viagem, aí no caminho foi cruzar a boiada [...] aí eu passei a boiada, quando ele chegou tava com a boiada no pastoreio uma larga, botaram no pastoreio, ele chegou lá eu num tava, a boiada veio do cerrado fora da estrada, eu larguei a estrada, tinha cabra lá, aí lá em baixo tinha uma vereda a gente descia a vereda, descia uma cerca, aí a gente vinha subia beirando a cerca e pegava a estrada (VIEIRA, 2015, s/p.).

Vieira conseguia ter uma ideia dos quilômetros, ou marchas, como era chamado na época, que separavam duas cidades, além dos locais nos quais poderia contar com pastos, córregos e veredas. O conhecimento da região permitia que Vieira soubesse onde a tropa iria pernoitar durante a noite e quanto ela andaria por dia, fatores que influenciavam diretamente o custo de transporte, pois o tempo que a mercadoria está em trânsito pode implicar nos custos e, conseqüentemente, no desempenho do transporte (BALLOU, 2009, p. 151).

Mesmo que o ideal seja ficar o mínimo possível em trânsito, também há a necessidade das paradas ao anoitecer, pois era inviável que uma tropa se deslocasse na madrugada (VIEIRA, 2015). Para abrigar as tropas durante a noite, existiam os pousos, que eram pastos em que a boiada dormia e se alimentava. Segundo Vieira, era possível que

houvesse nesse espaço uma mercearia ou uma pousada, que dava apoio também aos tropeiros. Como se tratava de uma propriedade privada, o dono do pasto cobrava uma quantia pela estadia e a parada não precisava de um aviso prévio, a boiada poderia chegar se afixar e depois no dia seguinte a quantia era paga, como nos contou o entrevistado. Enfim, o pouso era tal como funciona um posto de gasolina em uma estrada, servindo como ponto de apoio durante a viagem e como lugar no qual a energia era restabelecida para que a viagem continuasse. Durante as noites havia um cuidado especial para que nenhum boi fugisse, principalmente se a tropa não conseguisse um pouso para alugar:

Agora aonde você não arranjava pasto, você tinha que vigiar a noite inteira montado a cavalo ou a pé, aí nós falava a “ronda” [...] você ficava a noite inteira vigiando a boiada dentro de um corredor, arrame daqui arrame dali, um peão na frente outro atrás e o resto ia dormir. Agora amanhã tinha outra ronda, aqueles dois que rondou ia dormir, aí botava outros dois pra rondar amanhã. [...]. Agora, mas tinha os ponto certo de pasto, agora não tinha a distância marcada, tinha marcha de você tocar quinze quilômetro, tinha marcha de você tocar 20, 25 até 30 quilômetro (VIEIRA, 2015, s/p.).

Esse trecho faz refletir a exaustiva rotina de uma tropa, como também a atenção em não perder produto algum. A tropa de Vieira andava de 15 a 30 quilômetros em um dia, essa distância varia de acordo com os locais de parada e rios, pois se fosse escurecer e não desse tempo de andar até o próximo pouso, era necessário encerrar a atividade no pouso anterior, e o mesmo valia para os rios, de maneira a garantir que a boiada não ficasse sem alimento, água e um local seguro para pernoitar (VIEIRA, 2015). No dia seguinte, segundo Vieira, as atividades costumavam se iniciar entre 7:30 e 8:30 horas da manhã, quando o sol já estava raiando e a hora de encerrar as atividades diária, como já foi comentado, variava; todavia, existia a possibilidade de andar à noite, porém não até muito tarde, a fim de garantir a segurança da boiada.

Com tais distâncias percorridas diariamente, faz-se refletir a respeito do tempo de viagem. A administração logística cuida de entregar produtos e serviços aos clientes na condição certa, no local certo e momento certo (BALLOU, 2013, p. 17). Estabelecer em uma viagem de tropa um momento certo de chegada não é nada fácil, pois os imprevistos são normais e frequentes. Vieira afirma que quando a rota lhe era conhecida, ele conseguia estimar um tempo de viagem, porém quando era necessário traçar um caminho novo, já havia um aviso do tropeiro e uma compreensão, por parte do dono da boiada, de que não havia uma previsão de chegada muito precisa. É importante ressaltar a existência de alguns fatores que influenciam o tempo de viagem, como, por exemplo, a fuga de algum boi.

Segundo os relatos de Vieira, acontecia casos de ter que guiar uma boiada por praticamente um ano, também de ir com uma entrega e voltar com outra, sem descanso,

ressaltando assim as dificuldades enfrentadas nesse tipo de transporte, o que tornava imprescindível um bom planejamento logístico. O trecho abaixo é um exemplo dessas dificuldades:

Gastava às vezes dois, três dias para passar a boiada no nado, passava um bocadinho hoje, um bocadinho amanhã. O que eu fazia: quando ia nadar o rio amanhã, hoje eu não deixava a boiada beber água, deixava ela com sede, aí ia para beber tocava, não deixava ela beber. Amanhã ela tava com sede, ela por si descia, farejava a água, ela queria ir lá beber [...]. Agora quando o rio é largo arranjava o canoieiro pra passar atrás da gente, os arreio [...]. Um boi, depois que ele nadar bastante, que ele cansar ele entrega o corpo, ele joga a cabeça em cima do corpo e deixa a água levar ele, agora o nado é um nado de uns duzentos metros (VIEIRA, 2015, s/p.).

Esse trecho revela a habilidade que o tropeiro deveria ter na condução, denunciando seu trabalho árduo para garantir uma entrega com a carga sem nenhum dano. O conhecimento da carga transportada, das rotas, da segurança e da conveniência ao cliente são fatores relevantes para a escolha do modo ou sistema de transporte (SILVA, 2012, p. 72), algo perfeitamente perceptível nas atividades tropeiras. Um exemplo do uso de tais conhecimentos é o próprio tropeiro em si, pois a atividade de transporte exigia dele um grande conhecimento da carga que estava em movimento, além de uma atenção com as vias de acesso, pois a atividade expunha a si próprio e também a mercadoria e seus companheiros a enormes riscos, e ainda tinha os pousos de péssima qualidade, em que a tropa muitas vezes precisava dormir no chão.

Nessa rotina árdua, era possível que a viagem durasse longos períodos, e administrar e gerenciar mercadorias e pessoas durante esse tempo é uma função complexa. Sendo que é importante diante de todos os processos de uma cadeia de suprimentos, manter uma comunicação entre os membros desta, elemento essencial para que o fluxo ocorra (CHOPRA; MEINDL, 2011, p. 4).

E dentro do contexto da viagem de um tropeiro, é essencial uma troca de informações durante o transporte, e isso ocorre por meio de um instrumento essencial que é o berrante (VIEIRA, 2015). Acima de um mecanismo sonoro, o berrante se trata de uma forma de comunicação entre o início da tropa (onde fica o ponteiro) até o final desta, pois cabe lembrar que as distâncias entre o primeiro e o último homem da tropa muitas vezes eram enormes, como nos explica Vieira:

E o berrante também não é só tocar [...] tem a buzina, tem o toque chamado vai bater na ponte, a ponte era três metros de largura se ocê num despontá tudo de uma vez, caia boi lá dentro. Então dá o sinal do berrante o peão já sabia [...] o que que ele tinha que fazer [...]. Tem um buraco ali, uma esbarrancada, cada toque representa, tem o toque da saída do almoço, tem a saída do pastoreio, a hora que solta, tem uma cerca aberta ali, eu dou um sinal para o de lá (VIEIRA, 2015, s/p.).

Percebe-se que, por meio de sons específicos, era possível passar mensagens entre os peões, avisando sobre situações do caminho; ademais também era possível estabelecer uma comunicação entre tropas diferentes o que facilitava a atividade de transporte, evidenciando que mesmo em uma atividade carente de recursos tecnológicos, como é o caso do tropeirismo, a boa comunicação se mostra elemento essencial para o bom andamento da atividade.

Dessa maneira se concretizava o transporte dentro de uma tropa, principalmente quando se tratava de mercadoria viva, que é a boiada, exigindo uma extrema competência e estratégias logísticas específicas por parte do tropeiro, que guiava bois e administrava pessoas, além dos suprimentos que serão logo especificados.

### **Manutenção de estoques**

A estocagem é a guarda temporária de materiais (MOURA, 1997, p. 4), sendo esta para garantir a sobrevivência da tropa durante longas viagens. Então, a manutenção de estoques se faz necessária para que o transporte também seja efetivo. Vieira nos relata que já teve a oportunidade de transportar uma boiada por distâncias muito longas, como é o exemplo de uma viagem que conduziu uma boiada até o Paraguai, o que envolvia, além da longa distância, um longo período de tempo, evidenciando que é essencial a estocagem para abastecer as necessidades da tropa nesse tipo de empreitada, ainda mais se realizada por regiões desconhecidas e parcamente povoadas, o que aumentava o risco da falta de pontos de apoio no trajeto e elevava a exigência de um melhor planejamento nos estoques de mantimentos da prova.

Nesse contexto, cabe lembrar dentro da tropa a função do cozinheiro, que é um peão que vai à frente dos demais para fazer a comida, de maneira que quando a tropa chegue ao ponto de apoio combinado, a refeição já esteja pronta. Essa comida, segundo os relatos de Vieira, era transportada em burros, os chamados burros cargueiros, e a rotina do cozinheiro começava da seguinte forma:

Leva o arroz cru, o feijão cru e o cozinheiro fazia aquilo, de manhã cedinho quando eu junto e boiada e conto, o cozinheiro já foi fazer o almoço, quando chega lá no primeiro córrego ou no segundo, o almoço é aqui, quando a gente chegava lá o almoço já tava pronto [...] (VIEIRA, 2015, s/p.).

Para auxiliar a comitiva, segundo Vieira, ela possui dois burros cargueiros, que são conduzidos pelo cozinheiro, que vai montado em um terceiro burro, pois o burro de carga

tem sua função exclusiva para o transporte de mantimentos. Segundo o entrevistado, ele podia carregar cerca de 120 quilos, já que excedendo este peso havia a possibilidade de se machucar o animal. Os suprimentos eram guardados na bruaca, uma bolsa que era amarrada às costas do burro cargueiro e que poderia ser comparada a uma *big bag* de hoje, uma espécie de contêiner flexível que armazena grãos (SILVA, 2012, p. 56).

No geral, em uma viagem em que se utilizava da bruaca, não era possível armazenar todos os suprimentos necessários para esta, pois isso levaria o burro à exaustão (VIEIRA, 2015). Assim, para resolver este problema, ao longo do percurso o cozinheiro ia reabastecendo seus mantimentos, como conta Vieira:

Mas assim, eu abastecia aqui, pra ir daqui até Patrocínio, daqui pra Patrocínio é quatro dia de viagem, 3,4. Chegado em Patrocínio [...] já tava tudo vazio cê reformava outra vez pra ir na Nova Ponte [...]. Porque tem viagem de ocê fazer ela com vinte dias, ir e voltar, mas tem viagem de cê gastar três mês pra ir e voltar (VIEIRA, 2015, s/p.).

Tais estoques iniciais eram montados de acordo com a quantidade de peões que iriam viajar, e a alimentação se tratava de basicamente de arroz, feijão e carne (VIEIRA, 2015). Tais alimentos são perecíveis, variando apenas entre um e outro o grau de perecibilidade, por isso, cada um necessita de um tratamento pós-colheita diferenciado, os grãos, por exemplo, não são tão perecíveis quando conservados em temperatura ambiente e a baixa umidade (LOURENÇO, 2009, p. 28). O cozinheiro, na tropa, ao estocar os suprimentos, deveria ter esse mesmo cuidado para que eles sobrevivessem durante a viagem. Por isso a escolha o arroz e o feijão, que são crus, e da carne, a qual era adicionado o sal, que se tratava do único mecanismo para evitar a perecibilidade desta, eram atividades que demandavam planejamento prévio.

Assim se caracterizava a atividade de manutenção de estoques dentro da tropa, trabalho cuidadoso, por se tratar de estoques perecíveis que seriam consumidos pelos próprios peões, e que eram essenciais para o desenvolvimento da atividade.

### Considerações finais

A partir do trabalho desenvolvido, foi possível observarmos e demonstrarmos as relações existentes entre as práticas logísticas e as atividades exercidas pelos tropeiros. De modo que é possível afirmarmos que o tropeiro e a tropa são as principais figuras logísticas dos contextos em que estão inseridos. A participação de tal grupo foi essencial para a evolução

da Logística, principalmente no transporte de carga, trabalhando com estratégias até hoje usadas, como, por exemplo, as diversas práticas para proteger as mercadorias durante o transporte evitando danos, como processos sofisticados de roteirização e gestão de pessoa. Também foi possível identificarmos a atividade de processamento de pedidos, no contato com os clientes, e de manutenção de estoques, no que diz respeito aos suprimentos destinados à alimentação da tropa. Existem também processos de Nível de Serviço do cliente, envolvidos em toda a viagem.

Desta maneira, a semelhança entre as atividades relacionadas nesse estudo é tamanha, que é possível fazer diversas analogias, entre o tropeiro e uma transportadora, ou os postos e os postos de gasolina, o peão e o caminhoneiro, o que releva que as atividades atuais da logística empresarial já eram empregadas em um nível de absoluta proximidade em atividades no passado, como no caso dos tropeiros. E o estudo dessa relação valorizou a chamada Logística histórica, que retrata o progresso da Logística como ciência em constante expansão na contemporaneidade.

Também foi possível resgatar informações diversas, por meio da entrevista, sobre esse profissional, que tende a desaparecer a cada dia. O tropeiro estimulou o desenvolvimento do transporte interno no Brasil e se destacou como importante personagem na formação de diversas cidades. Patos de Minas tem sua história vinculada à ação de tropas ao longo da sua fundação, então o estudo exalta tanto o grupo social em si, como a sua participação na história da cidade, principalmente no período a partir de 1950, no qual esse estudo se focou.

Em suma, por meio da pesquisa histórica, foi possível recuperar técnicas referentes a esses profissionais, levando a um avanço nos conhecimentos a respeito das tropas, e porque não da Logística, uma vez que tornou evidente que tais personagens possuem uma série de conhecimentos que podem ser muito úteis à área.

---

#### LOGISTICS AMONG THE TROPEIROS IN THE CITY OF PATOS DE MINAS: APPROXIMATIONS BETWEEN HISTORY AND LOGISTICS

**Abstract:** This paper aims to work as logistic techniques were used by tropeiros in their daily activities, being their domain a fundamental part of their activities, having as a space cut the city of Patos de Minas/MG. Through this article, which seeks to work on history and logistics in an integrated way, we will try to show that the tropeiros activities made extensive use of current logistics techniques, such as supply management, human resources management, and order processing, among others. In this way, using Oral History, we will try to show how this social group so important for the economic and cultural formation of the interior of Brazil, also has important elements on the development of logistic techniques.

**Keywords:** Tropeiros. Logistics. Oral History.

---



## Referências

### Entrevistas

VIEIRA, Olímpio Luís. *Olímpio Luís Vieira*: depoimento [dez. 2015]. Entrevistadores: C. Yasmin e B. Luis. Patos de Minas: IFTM- Campus Patos de Minas. 2015. 1 arquivo m4a (90 min). Entrevista concedida ao projeto A Logística entre os tropeiros na cidade de Patos de Minas do IFTM- Campus Patos de Minas.

SOUZA, Plínio José de. *Plínio José de Souza*: depoimento [nov. 2015]. Entrevistadores: C. Yasmin e B. Luis. Patos de Minas: IFTM- Campus Patos de Minas. 2015. 1 arquivo m4a (5 min). Entrevista concedida ao projeto A Logística entre os tropeiros na cidade de Patos de Minas do IFTM- Campus Patos de Minas.

### Bibliografia

ALBERTI, V. *Manual de História Oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2004.

BALLOU, Ronald H. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/ Logística Empresarial*. 5. ed. São Paulo: Bookman, 2009.

\_\_\_\_\_. *Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física*. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

CHOPRA, Sunil; MEINDL, Peter. *Gestão da Cadeia de Suprimentos – estratégia, planejamento e operação*. 4 ed. São Paulo: Pearson-Prentice Hall, 2011.

FARIA, A. C.; T.; BIO, S. R. Custos Logísticos: Discussão sob uma ótica diferenciada. In: *XI Congresso Brasileiro de Custos*, Porto Seguro. XI Congresso Brasileiro de Custos, 2004.

FONSECA, Geraldo. *Domínios de pecuários e enxadachins*: História de Patos de Minas. Belo Horizonte: IngraBrás, 1974.

GIACOBO, Fabiano & CERETTA, P. S. Planejamento Logístico: Uma Ferramenta para o Aprimoramento do Nível de Serviço. In: *VI SEMEAD - Seminário de Administração - FEA/USP*, São Paulo. VI SEMEAD, 2003.

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

LIMA, G. C. O. *Memórias da Gestão o percurso da identidade administrativa de tropeiros em Minas Gerais*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Minas Gerais - Centro de Pós-graduação e Pesquisas em Administração. Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil.

LOURENÇO, J. C. *Logística Agroindustrial: desafios para o Brasil na primeira década do século XXI*. (Monografia da Graduação). Bananeiras: UFPB, 2009.

MELLO, O. *Patos de Minas: Capital do Milho*. 1. ed. Rio de Janeiro: Academia Patense de Letras, 1971.

MOURA, Reinaldo Aparecido. *Manual de logística: armazenagem e distribuição física*. Vol. 2. São Paulo: IMAM, 1997.

RIBEIRO, P. C. C.; FERREIRA, K. A. Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. In: *Anais do XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção*. Santa Bárbara D'Oeste: ABEPRO, 2002.

SILVA, Angelita Freitas da. *Fundamentos da Logística*. Curitiba: Livro Técnico, 2012.

---

#### SOBRE OS AUTORES

**Luis Fernando Tosta Barbato** é doutor em História pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); docente do Instituto Federal do Triângulo Mineiro (IFTM).

**Yasmin Amorim Viana de Castro** é discente do curso técnico em Logística do Instituto Federal do Triângulo Mineiro (IFTM)

---

Recebido em 10/04/2017

Aceito em 05/07/2017