

OS TRANSPORTES EM SÃO PAULO NO PERÍODO COLONIAL.

(Subsídios para a história de São Paulo).

Os transportes são meios indispensáveis aos grupos humanos, quer na locomoção dos indivíduos quer na de recursos para sua subsistência. Um toro cavalgado sobre as águas podia servir, inicialmente, para esse fim, ou ainda na impossibilidade de se construir uma canoa. A balsa de paus, a canoa e a barca teriam aí a sua origem. Por onde animais ou veículos eram incapazes de travessia, floresta ou montanha, o homem se transformou a si próprio em meio de transporte, ou então, onde a mão de obra humana é mais acessível, como sucede em países do Oriente e na Ilha de Madagascar. Os exemplos são inúmeros, no tempo e no espaço. E' que certos fatores se conjugam de tal modo com os transportes a ponto de jamais se poderem divorciar, como: fatores geográficos, condições econômicas, ecológicas, culturais, etc. Pensemos um instante nos esquimós com os seus **kayaks** (botes individuais) e **umiaks** (canoas familiares) de ossos de baleia recobertos de peles, e nos trenós de tantos agrupamentos que vivem nas regiões polares. O camelo foi o veículo por excelência do deserto.

Na história de São Paulo os referidos fatores aparecem bem patentes desde o início do povoamento, conforme teremos ocasião de verificar. Também aqui os vários tipos de transporte sofreram notável influência do meio em geral, topográfico, hidrográfico, fitogeográfico e humano, pelo menos. Só com o perpassar dos anos, e em virtude de novas circunstâncias, é que se alteraram.

I

OS TRANSPORTES EM SÃO PAULO NOS PRIMEIROS TEMPOS.

Estabelecidos os primeiros colonos no litoral, onde fundaram São Vicente e Santos, transpunham logo depois as en-

costas abruptas da serra de Paranapiacaba, vindo localizar-se no Planalto. Ao lado de Santo André da Borda do Campo surgiu a 25 de janeiro de 1554 São Paulo de Piratininga. Mas durante muitas décadas haveriam seus passos de ser morosos, tardios, e de permanecer mesmo isolada de suas vizinhas do litoral, e sobretudo da Metrópole. Enorme barreira se interpunha às suas relações com a marinha: a Serra do Mar, coberta pela mata densa, o indígena que nela se ocultava, além das escarpas inclementes. Só à custa de muita coragem e dispêndio de energias se conseguia vencê-la, aproveitando-se, assim mesmo, de velhas trilhas abertas pelo índico em suas descidas ao mar para buscar peixe ou sal. Afinal, a dos tupiniquins, ou do padre José, como veio a chamar-se, acabou predominando (1). Melhorou-a Anchieta, auxiliado pelos natu-rais, sem a haver, contudo, modificado grandemente, pois só excepcionalmente e com indizível sacrifício podia transpô-la, agora, qualquer animal doméstico. O recurso então viável consistia no uso de pés e mãos, pelo menos na serra. Deixemos, a propósito, que fale o padre jesuíta em sua Informação de 1585.

“Vão lá por umas serras tão altas que dificultosamente podem subir nenhuns animais, e os homens sobem com trabalho e às vèzes de gatinhas por não despenharem-se, e por ser o caminho tão mau e ter ruim serventia padecem os moradores e os nossos grandes trabalhos” (2).

Verdade que permaneceria com poucas atenuantes por mais uns duzentos anos.

O padre Fernão Cardim, que em 1585 veio a São Paulo na companhia do visitador da Ordem dos Jesuítas, o padre Cris-
tóvão de Gouveia, nos deixou uma descrição dessa viagem, e na qual gastaram quatro dias. Até à base da serra camin-
haram distância de duas léguas por água e uma por terra, pernoitando numa tejupaba (palhoça). No dia seguinte fize-
ram a ascensão até ao meio dia. Quando, por fim, chegaram ao cume, achavam-se

“bem cançados”, “sendo o caminho tão íngreme que às vèzes iam pegando com as mãos”.

De novo pernoitaram, e mais uma vez se puseram a camin-
ho,

“o pior que nunca haviam visto”.

(1). — Sant'Ana, Nuto, *São Paulo Histórico*, vol. VI, pág. 197.

(2). — Anchieta, José de, *A Província do Brasil*, pág. 25.

Agora, já no alto, iniciam ao terceiro dia outra etapa da jornada por via fluvial,

“deitados em uma canoa de casca de árvore”

movida a remos. Comportava ao todo umas vinte pessoas. O restante do percurso, note-se bem, completaram-no a cavalo até à vila planaltina (3). Três formas de locomoção aí aparecem com diáfana clareza, nestes primeiros tempos: a pé, por meio de canoas, tanto na baixada como no Planalto, e a cavalo.

Importava, no entanto, por mais isolada que vivesse a pequenina vila, descer a São Vicente e a Santos uma vez ou outra, por motivos cíveis ou comerciais. Dali recebia sal, pólvora, armas e tecidos, porquanto os seus eram grosseiros e escassos em certas ocasiões. A gente do Planalto andava mal e pobremente vestida, segundo notara o padre Cardim e frei Vicente do Salvador confirma anos depois (4). Se alguém mais afortunado possuía

“capa de baeta e manto de sarja”,

emprestava-os aos que iam realizar os sponsais. Afonso Sardinha, o homem rico da vila, ali por volta de 1576 excusava-se de ir à reunião da Edilidade por não ter

“huas botas para hir a Câmara” (5).

De fato, São Paulo carecia de tudo que vinha de fora. Nem chaves e correntes tinha para reforçar as portas da cadeia (6). E entre as razões apontadas para isso avultavam as dificuldades do caminho para o mar e a acentuada concorrência do nordeste açucareiro. Poucos navios aportavam à marinha do sul porque Pernambuco e a Bahia açambarcavam quase tudo. Elas podiam comprar, porque tinham o que vender. O açúcar lhes proporcionava escravos negros, vinhos, sêdas, objetos de luxo. Ao passo que a Capitania de São Vicente padecia necessidades. Distante como se achava dos mercados europeus, era-lhe impossível competir com as do nordeste, menos afastadas cêrca de 1.500 kms. Questão de transportes, portanto, pois a distância pesava sensivelmente no preço dos fretes, onerando as mercadorias.

(3). — Cardim, Fernão, *Tratado da Terra e Gente do Brasil*, págs. 352 a 354.

(4). — Cardim, *Op. cit.*, pág. 356 e frei Vic. do Salvador, in *História do Brasil*, pág. 305.

(5). — Taunay, A. Escagnolle, *São Paulo nos Primeiros Anos*, pág. 26.

(6). — *Ibidem*, págs. 38, 43 e 44.

Instalando-se no planalto de Piratininga, o adventício português habituou-se desde cedo

“às soluções e muitas vezes aos recursos materiais dos primitivos moradores”,

retomando-lhes as estreitas veredas e atalhos, imitando-os no modo de caminhar e de orientar-se, no uso de certos alimentos e no cultivo da terra (7). Mais uma vez a história confirmava a influência do vencido sobre o dominador. São Paulo, mingua de europeus, passou mesmo a depender do escravo indígena. Em 1589 o número de fogos somava 150, quando muito, vivendo a maioria dos habitantes em seus sítios a duas, três e mais léguas da vila. O negro da terra lhe servia para toda a obra: roceiro, tecelão, canoeiro, animal de carga. Já em 1550 escrevia Manuel da Nóbrega:

“Os homens que aqui vêm não acham outro modo senão de viver do trabalho dos escravos, que pescam e vão buscar-lhes alimento” (8).

Se vendem algo para fora ou se importam, é sempre o pobre escravo que o há de transportar. Firmado em seu forte biceps enfrentava as veredas aspérrimas da Paranapiacaba sob o peso de caixas de marmelada, quando não de toucinho, e mais tarde farinha de trigo, ou conduzindo rezes e porcos para São Vicente e Santos, mercadorias todas essas de suma importância na vida econômica do Planalto. A princípio iam sòzinhos, mas a 24 de fevereiro de 1574 determinava a Câmara que ninguém

“mãodasse a índios para levar cargas da vila nem de seu termo, ao mar, quando valesse mais de tostão”.

Devia acompanhá-los, então, um capataz branco (9). Na volta regressavam com os artigos comprados ou exigidos pelo senhor. No caso de também este ir, conforme os escravos que possuísse, ou recursos para alugá-los, viajava em rede por eles carregada, presa as extremidades a um pau e apoiado em seus ombros. Em viagens longas faziam-se mister de três escravos para cima, a fim de se revesarem no carregamento. E Taunay, baseado em documentos da época, falando de alguns daqueles primeiros nababos de São Paulo, disse:

(7). — Leia-se de Sérgio B. de Holanda, *Caminhos e Fronteiras*.

(8). — Taunay, *São Paulo no século XVI*, pág. 151.

(9). — *Ibidem*, pág. 164.

“Se acaso viajam êstes senhores de baração e cutelo, tinham ôs míseros servos de os transportar em rêdes, acompanhando-os em verdadeiras caravanas para a conduta de provisões” (10).

Foram as rêdes outra valiosa contribuição do nosso índio à vida do colonizador, incorporada desde os primeiros contactos. No Planalto ela constituia parte indispensável dos pertencentes dos moradores. Todos se acostumaram a dormir nelas, e quando o bandeirante se internava pelo sertão, jamais se esquecia de levar a sua. Em 1561, em uma de suas cartas, Nóbrega já as considerava as verdadeiras camas da terra (11). Fabricavam-nas os indígenas de dois tipos: uma, de malhas largas, como as rêdes de pescar, e a outra, mais difundida, de fios re-juntados, à semelhança de tecido. Foi esta que o colono adotou, tecendo-as

“o gentio doméstico e as mulheres mestiças”,

desde o comêço do século XVII, no próprio Planalto, segundo verificou Sérgio Buarque de Holanda, baseando-se nas Atas da Câmara da Vila de São Paulo (12). Além da técnica indígena, o europeu adotou o tear do velho mundo na confecção das mesmas, mas o sistema do primitivo habitante nunca desapareceu.

Fizemos, linhas atrás, uma referência ao uso de canoas pela gente da Capitania já nos albores de sua história. O uso se transformou em costume, graças a fatores múltiplos, entre os quais a sua larga difusão anteriormente à chegada do homem branco ao Novo Mundo. Também neste particular o ádvena se apropriou das técnicas indígenas. Além disto, não é destituído de significação o fato de São Paulo se haver estabelecido entre o Tamanduateí e o Anhangabaú, e a curta distância do Tietê. O aborígene sabia navegá-los e neles encontrava o precioso peixe necessário à sua alimentação. Os paulistas, igualmente, voltaram sua atenção para os rios, neste momento e, de modo mais acentuado, no século XVIII, com as célebres monções. As primeiras roças localizaram-se, em geral, em suas proximidades, de sorte que as comunicações dos lavradores uns com os outros e com a vila se tornaram relativamente fáceis. Navegáveis em boa extensão, podia-se atingir o Tietê pelos afluentes, e, por meio dêle, ir um pouco mais

(10). — *Ibidem*, São Paulo no século XVI, pág. 7.

(11). — Leite, Serafim, *Novas Cartas Jesuíticas*, São Paulo, 1940, pág. 108.

(12). — Holanda, S. Buarque de, *Anhembí*, n.º 8. Vol. III, julho de 1951, pág. 249.

longe, rio acima ou rio abaixo. Daí a afirmativa de Teodoro Sampaio:

“Embarcados na sua canoa o padre, o negociante, o fazendeiro, o simples homem do povo podiam atingir qualquer ponto dentro da zona povoada em tórno de São Paulo” (13).

Um dos velhos trilhos que levava ao Tamanduateí chegou até a perpetuar-se sob a designação de ladeira Pôrto Geral. Só a partir do século XVIII as comunicações por via fluvial, ao redor da cidade, se reduziram, influindo para tanto a retificação dos leitos e a melhoria dos caminhos terrestres (14).

O padre Cardim referiu-se à viagem feita por êle e demais companheiros, já no Planalto,

“em uma canoa de casca de árvore”,

mas não era esta o único tipo usado aqui, por certo. Havia também a de fundo chato, escavado a fogo. O fabrico daquela constituia técnica das mais fáceis, bastando escolher um tronco linheiro, de seiva abundante, tirando-lhe a casca até à raiz e unindo depois as pontas. Mantinha-se o bôjo aberto por meio de travessões de pau, ou então dando-lhe a conformação desejada aquecendo-a antes em fogo brando. Informa-nos ainda o autor de **Monções** que êsse tipo de canoa era o indicado para os rios encachoeirados, podendo ir à **sirga** ou **varar** com facilidade (15). Do segundo tipo trataremos mais adiante.

Quanto ao transporte por meio de animais não seria comum nos primeiros tempos. Não que houvesse falta de animais; havia-os, sim, no próprio Planalto, conforme o testemunho das Atas da Câmara da Vila de São Paulo, de 14 de julho de 1579, 3 de outubro de 1587, 16 de maio de 1592, 4 de julho de 1594. Andavam à solta, causando prejuízos às débeis casas de taipa e às roças vizinhas, o que motivava constantes reclamações aos senhores edís. Numa delas fazia-se sentir

“q’avia muitas cavaladuras e q’fazião muitas del-
las, e ellas nenhum proveito ao povo” (16).

(13). — Sampaio, Teodoro, in “Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo”, São Paulo de Piratininga no fim do século XVI.

(14). — Bruno, E. Silva, *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, vol. I, pág. 269.

(15). — Holanda, S. Buarque de, *Monções*, págs. 19-20 e seguintes.

(16). — *Atas da Câmara da Vila de São Paulo*, vol. I, São Paulo, 1914, págs. 441, 446, 475.

E caso êsses não chegassem, lembraríamos uma decisão da Câmara, datada de 14 de abril de 1590, a qual, a fim de coibir abusos, ameaçava com a multa de duzentos réis

“a quem tomasse cavalgadura alheia no campo e nela cavalgasse sem licença do dono” (17).

A última etapa da viagem dos padres Cardim e Cristóvão de Gouveia, em 1585, fizera-se a cavalo, como dissemos, linhas atrás, sinal de que os paulistas desde cedo se utilizaram desse meio. Tão bem impressionado ficara o companheiro do Visitador da Ordem, que nos legou estas expressivas declarações:

“quem tem sal é rico, porque as criações não faltam” (18).

E o padre Jácome Monteiro, que também por aquí estivera, por volta de 1607, pôde observar como

“se vendiam mui bons cavalos, cada qual por um chapéu ou meias-calças, e as vacas andavam em almoeda, sem haver quem as quisesse por três patacas, que era a dívida pela qual se rematavam” (19).

Não se julgue, no entanto, que andar a cavalo ou servir-se dêle como cargueiro fôsse muito comezinho, porque não o exigiam as distâncias e nem os caminhos se prestavam para tanto. As roças ficavam perto. Os trilhos predominavam em quase tôdas as direções. Apenas quatro dêles escapavam à regra geral, em fins do século: o do mar, que partindo do Páteo do Colégio, prosseguia pela atual rua do Carmo até à várzea e dali rumava para os lados do extinto Santo André da Borba do Campo, passando antes pela ribeira do Ipiranga. O outro, dirigia-se para a aldeia de Ibirapuera, a três léguas de distância, pelo espigão que separa o Anhangabaú e o Cambucí, velha trilha palmilhada pelos indígenas, e que se transformaria no caminho para Santo Amaro, no trajeto que hoje conhecemos como rua da Liberdade, rua do Vergueiro, Domingos de Moraes e Avenida Jabaquara. O terceiro, seguia para os lados da aldeia de Pinheiros e demandava os sertões de Jundiáí,

“nesse tempo apenas habitado por criminosos e homisiados”.

(17). — Cit. por Taunay, in *São Paulo nos Primeiros Anos*, pág. 168.

(18). — Cardim, *op. cit.*, pág. 357.

(19). — Leite, Serafim, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, VIII, Rio de Janeiro, 1949, pág. 395.

O último, na direção norte, conduzia ao pôrto do Rio Tietê (20). Descer ao mar era ainda aventura das mais arriscadas, exigindo coragem e espírito de sacrifício. É verdade que o governador, D. Francisco de Souza, mandara melhorar o dito caminho em 1597 e 1598, mas nem assim podiam transitar por êle as cavalgadas. Isto, entretanto, não impedia que uma vez ou outra surgissem na pacata vila de Piratininga mercadores forasteiros, acompanhados de seus cargueiros indígenas, a trocar os artigos de seu comércio. Dizemos trocar porque, realmente, não se dispunha de moedas para as transações. Nessas circunstâncias, valiam-se êles de tôdas as oportunidades para cometer abusos, fatos contra os quais a edilidade precisou reagir. Mas também é verdade que ela os procurou favorecer, tal como se deu em 1599, inquirindo quem lhes queria fornecer “casa e mesa” (21), pois convinha recebê-los de quando em quando, visto fornecerem aos moradores artigos úteis, além das notícias que traziam.

Os veículos de rodas constituíam então objeto raríssimo, se é que os havia. Referimo-nos aos carros de bois. E’ possível ter existido algum já no término do século, embora as evidências sejam vagas por demais. Sabemos que no inventário de Maria Gonçalves, mulher de Clemente Alvares, com roça em Ibirapuera, e datado de 1599, consta um ferro de arado, avaliado em 1\$600, juntamente com o “carro velho”, que o acompanha (22). Êste “carro velho”, contudo, outra coisa não seria senão uma das peças do arado quadrangular de rodas, semelhante ao que se usava em Portugal, sobretudo no Minho, conforme sugestão do professor Jorge Dias a Sérgio Buarque de Holanda (23). Lembraríamos, porém, que o caminho do Ibirapuera (Virapoeira, Burapuera, etc.) ou de Santo Amaro, passaria a chamar-se alguns anos depois o “caminho de carro” nas **cartas de datas de terra** (24). Os inventários e as atas da Câmara, auxiliares indispensáveis a tal respeito, guardam o mais absoluto silêncio, fato que nos obriga a ficar nas meras conjecturas.

Não podemos deixar de nos reportar a uma prática existente em São Paulo por longo tempo: o transporte de água, especialmente para fins domésticos. As paredes de taipas, por exemplo, eram feitas de terra socada e amolecida com água que os es-

(20). — P’nto, Adolfo, *História da Viação Pública*, Edição de 1903, pág. 18.

(21). — Taunay, A. E., *São Paulo nos Primeiros Anos*, pág. 146.

(22). — *Inventários e Testamentos*, I (São Paulo, 1920), pág. 190.

(23). — *Anhembí*, ano II, n.º 14, vol. V, Janeiro de 1952, págs. 282-284.

(24). — Monteiro, Zenon Fleury, *Reconstituição do Caminho do Carro para Santo Amaro*, Prefeitura do Município de São Paulo, 1943.

cravos carregavam em potes e gamelas. A indústria da cerâmica estava associada de há muito às atividades do ameríndio. O precioso líquido apanhava-se nas minas, nas bicas e nos rios junto à vila. Para evitar imoralidades, determinara a Câmara em 1576 e ainda noutras ocasiões, que somente às mulheres se permitia a frequência aos referidos lugares.

Assim viveu São Paulo durante o quinhentismo. Quase isolado, por falta de bons caminhos, de transportes convenientes e de produtos que lhe permitissem concorrer com o Nordeste. Os recursos lhe viriam do apresamento do selvícola e da venda do mesmo naquelas regiões açucareiras. Desde fins do século XVI o escravo seria objeto de tráfico intenso, além de sua serventia nas roças do Planalto.

II

OS TRANSPORTES NA FASE DO "APRESAMENTO".

A vila de São Paulo, no início do seiscentismo, continuava sendo um núcleo de pequena significação. Casas de taipa; ruas mal alinhadas e sem nomes precisos. Seus fogos somam duas centenas, mais ou menos. Uma ou outra loja, onde se vendia de tudo. Só em dias de festa se juntava um pouco mais de gente, mas, passados êstes, voltava à sua vida rotineira. Porém, em meados do século, a situação apresenta melhor aspecto. Há, agora, mais capricho na construção de residências. A velha e insegura cadeia de taipa alcançava em 1659 seu acabamento, depois de uma série de entraves. Contudo, não se empregaram pedras, porque teriam de vir de longe, penoso era o transporte e difícil a mão de obra. O Rio de Janeiro e o Nordeste lhe levavam a dianteira, apresentando belas construções de pedra, beneficiada aquela pela vizinhança de pedreiras e o último pelos navios que ali aportavam, trazendo pedras como lastro (25). Em São Paulo até os sobrados eram de taipas. As ruas foram cobertas de pedregulhos, assim permanecendo até 1740, pelo menos (26). Em fins do seiscentismo mandava a Câmara que os moradores fizessem de pedras as sargetas fronteiriças às suas casas, sinal evidente de que os transportes haviam melhorado, assim como as condições económicas da vila. De fato, Alcântara Machado verificou, pelo exame dos inventários, a exis-

(25). — Freire, Gilberto, *Sobrados*, págs. 197, 199.

(26). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no século XVIII*, tomo III, pág. 154.

tência de maior luxo, mais riqueza e mais comodidade na vida dos paulistas. Aparece nesses documentos da época uma porção de objetos de procedência estrangeira: louça pintada de Lisboa ou Talaveira, pratos de barro da Índia (?), meias de Inglaterra e Itália, tafetá da China, tecidos finos os mais variados. Já não se usam apenas rêdes e nem a cama de Gonçalves Pires é a única a despertar inveja, pois outros moradores possuíam

“catres torneados à cabeceira, com sua grade e sub-grade”,

acompanhados de seus cobertores de sêda, colchões de lã, etc. (27). E tudo isso, certamente, teria dado mais vida ao caminho do Mar e às relações com o Rio de Janeiro, com o Nordeste e mesmo com outras regiões. O velho caminho de Anchieta, do qual testificou D. Luíz de Céspedes Xéria, governador do Paraguai, que o transpôs em 1628:

“trabajosissimo camino por donde no pueden andar cavalgaduras y los hombres, para haver de passar-le a de ser en hamacas en hombros de los naturales de la tierra” (28),

receberia atenções especiais em 1653, do Snr. Ouvidor Geral, determinando que todos os caminhos que saíam da vila e principalmente o do mar, se limpassem todos os anos infalivelmente (29). É bom lembrar que, a êsse tempo, uma nova saída existia com direção ao Caminho do Mar, partindo do

“caminho de carro, ou de Santo Amaro”,

na altura da **Cruz das Almas**, e daqui seguindo pelas imediações do sítio do padre Albernaz, capela do Acurí, rumo a São Bernardo. Também o dito caminho para Santo Amaro encontrou um forte rival no “caminho novo”, aberto um pouco antes de 1640, e cujo trajeto, iniciando-se na igreja de Santo Antônio, prosseguia pela futura Avenida Brigadeiro Luís Antônio e várzea de Santo Amaro. Para os lados de Mogí das Cruzes o Tietê deixara, outrossim, de ser a única via de acesso.

Por conseguinte os mercadores encontravam melhores condições para seu comércio. O número de hospedarias crescerá.

(27). — Machado, Alcântara, *Vida e Morte do Bandeirante*, págs. 63 e segs.

(28). — Taunay, A. E., *Na Era das Bandeiras*, pág. 108.

(29). — *Atas da Câmara de São Paulo*, vol. VI, 40.

A de Marcos Lopes, juntou-se desde 1603 a da cigana Francisca Rodrigues, além de outras depois (30). Em 1687 teria surgido a primeira feira-livre, no largo da Misericórdia, permitindo-se a todos vender ali os seus artigos e produtos, fôssem sitiantes.



Fig. 1. — Caminhos de São Paulo nos meados do século XVII.

índios aldeados, negociantes da vila, ou ambulantes (31). E os meios de transporte? Seriam ainda os mesmos do período anterior ou teriam surgido inovações?

(30). — *Atas da Câmara de São Paulo*, II, 132, 133.

(31). — *Ibidem*, vol. VII, 605.

Ainda neste século foram os rios de grande importância na vida do Planalto. Até 1610 quem quisesse ir de São Paulo para Mogí das Cruzes teria que meter-se numa canoa Tietê acima (32). De igual modo, quem quer que tivesse sítio ou fazenda próximo a cursos navegáveis, recorreria ao uso dêsse meio de transporte. Fabricavam-no os escravos indígenas à sua moda, mas com o auxílio de ferramentas introduzidas pelo europeu. Derrubada a árvore, cortavam-lhe o tronco no devido comprimento e, depois de sêco, iam-no cavando internamente e dando-lhe formato à custa de fogo, machado e enxó. Os proprietários mais abastados abrigavam suas canoas em casas de trapiche, cobertas de palha aguarirama, de onde saíam carregadas. No bôjo levavam de tudo quanto se podia permutar com outros ou fornecer à vila: marmelada, trigo ou farinha, açúcar, pano de algodão, aguardente, frutas. Aliás, devemos enfatizar que a roça, o meio rural, explica a monotonia e lerdeza de São Paulo seiscentista. Como bem afirmou Alcântara Machado:

“A roça, e não a cidade, é que atrai os homens de ação e de energia” (33).

Se no sítio vivia tão bem e dêle retirava o necessário, por que residir na vila? Quando os negócios são importantes, seguia

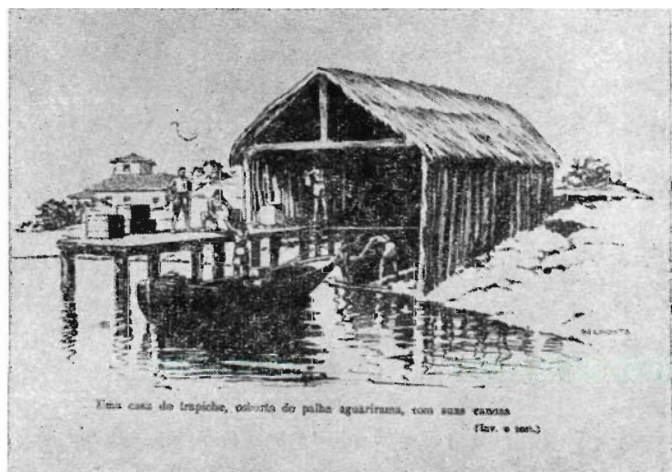


Fig. 2. — Casa de trapiche.
Desenho de Belmonte, in *No Tempo dos Bandeirantes*.

(32). — Silva, Moacyr, *Quilômetro Zero*, pág. 156, citando Gentil Moura.
(33). — Machado, Alcântara, *Vida e Morte do Bandeirante*, pág. 41.

para o Rio de Janeiro, onde as transações deixavam maiores vantagens. E' o testemunho irrefragável dos inventários e testamentos. Para lá enviavam sua produção Antônio Bicudo de Brito e Filipe de Campos. No testamento dêste, feito em 1681, diz êle ter mandado ao seu correspondente no Rio de Janeiro, cento e cinco cestos de farinhas: Outros enviavam seu produto para Santos. Havia grandes plantações de trigo em diversas vilas, mas principalmente na de Parnaíba. A marmelada, no entanto, continuava na vanguarda da exportação, até para o Prata. A viúva de Pedro Vaz de Barros chegara a mandar para a Bahia mil e siscentas caixetas. A princípio custava cada uma de \$320 a \$400 (quatrocentos réis), decaindo no fim do século XVIII para \$100 (cem réis) apenas.

Seria enganoso pensar que a melhoria de condições na Capitania fôsse determinada pelas roças. Não o foi. Porque, na realidade, elas produziam quase que exclusivamente para o consumo local e, além disso, só conseguiam manter-se à custa do ameríndio reduzido à escravidão. Quando escasseava a mão de obra servil, queixavam-se os moradores, alegando

“que agora não hay morador que tão somente possa fazer roças para se sustentar quanto mais canaviais, os quais deixam todos perder a mingua de escravaria”.

Por essa razão, pediam os senhores edís no requerimento dirigido ao Capitão-Mor da Capitania, Jerônimo Leitão, em nome do povo, fizesse guerra ao gentio (34). Assim, em 1585, encontravam os próprios vereadores um pretexto para a captura do infeliz natural, convertendo logo mais uma questão de necessidade local em negócio rendoso. Virou epidemia a busca de índios no sertão. Quem mais “arcos” possuísse, mais cabe-dais teria e maior prestígio social. Os espólios dos mais ricos, no primeiro quartel do século, não somavam 50 peças, mas, a partir do assalto às missões do Guairá, excedem de 200. Antônio de Oliveira, em 1632, deixou 118; Maria Ribeiro, mais de 200. Antônio Pais de Barros declarou em seu inventário possuir mais ou menos 500 peças. Nenhum, todavia, excedeu a Manuel Leite, com suas 999. Por conseguinte, o século XVII é incompreensível sem o apresamento. No começo valia o escravo adulto até 26\$000; por volta de 1680 o preço eleva-se a 50\$000 e nos limiares do século seguinte alcança 70\$000 (35).

(34). — Prado, Paulo, *Paulística*, págs. 51 e 52.

(35). — Machado, Alcântara, *Vida e Morte do Bandeirante*, págs. 184 e segs.

Os preadores saíam de São Paulo, de Sorocaba, de Itú, de Parnaíba e de outras vilas, inclusive do litoral, preponderando o movimento durante a vigência do domínio espanhol. Apontaríamos entre suas causas: a reduzida mineração na Capitania, a falta de comércio para os produtos das vilas e a concorrência do Nordeste, favorecido por boas terras, rios em direção ao mar e maior proximidade da Europa. Isto lhe estimulava a indústria e, através dela, lhe advinham riqueza, luxo, vida mais cômoda. Para mantê-la, necessitava, porém, de farta mão de obra, suprida, nesse caso, pelo negro africano. A produção açucareira, avaliada em dois milhões de arrôbas por ano, exigia de quarenta a sessenta mil indivíduos, num ritmo que se devia conservar mais ou menos constante (36). Ora, durante a unificação ibérica, tal equilíbrio tornara-se impossível em virtude dos ataques às fontes de suprimento e aos navios negreiros, da parte de holandeses, ingleses e franceses. Coube aos paulistas fornecê-la de novos braços e evitar-lhe a ruína certa. Alfredo Ellis Júnior calculou em 250.000 o total de indígenas vendidos para o Nordeste no prazo de cem anos, não se levando em conta os milhares enviados para o Rio de Janeiro, Minas e outros destinos (37). A princípio iam buscá-los nos sertões adjacentes e até nas aldeias circunvizinhas, mas aos poucos foram-se aventurando mais longe. Em breve atingiram Mato Grosso e as reduções jesuíticas, do Guairá ao Uruguai. Que importava a distância, cêrca de 750 quilômetros de Guairá a Piratininga, se a mercadoria humana transportava-se a si própria e mesmo até ao grande Rio São Francisco ou a algum pôrto de embarque?

As tropas apresadoras, sob o comando de um cabo de guerra, levavam consigo todo o material indispensável à sua missão: rêdes, peças de vestuário, armas, pratos de estanho, tachos, cuias, canudos ou cabaças de sal, pães de farinha de guerra, bateas de lavar ouro, enxós, foices, machados, facões, correntes, todos de muita valia. Seguiam no “baú de boi” ou no “cesto encourado”, quando precisavam de proteção especial, ou fora dêles, se de utilidade imediata. E quem os transportava? Índios de confiança.

Faziam a viagem a pé. Quando, porém, careciam atravessar um curso d'água, serviam-se de um meio qualquer, conforme as circunstâncias: uma canoa de casca ou de madeira leve, balsa, ponte de paus ou em jangadas. Conta Sérgio Buar-

(36). — Ellis, Jr., A., in *Revista de História*. Ano de 1950, n.º 3, pág. 302.

(37). — *Ibidem*, págs. 301 e segs.

que de Holanda que, em 1641, na região sul do Brasil, a aproximação dos

“portuguêses de San Pablo”

foi denunciada pelas jangadas que escaparam águas abaixo (38). Essas, aí, estavam constituídas de dois estrados com quatro metros de comprimento, de madeira leve e sêca, e sobrepostos. Comportavam até seis pessoas e os ocupantes também se utilizavam de remos.

Para Mato Grosso ocasiões houve em que se preferiu a via fluvial. Assim procedeu em 1628 D. Luís de Céspedes Xéria quando se dirigiu ao Paraguai a fim de assumir o seu governo. Outro caso interessante foi a expedição de Antônio Ferraz de Araújo e Manuel de Frias, em 1691, através do Tietê, Paraná, Pardo e Anhanduí-Guassú até à região de Xerés. Aqui deixaram êles as canoas e gente para guardá-las e fazerem sementeiras. Os restantes atravessaram a pé os campos de vacarias e alcançaram as margens do Aquidauana, onde construíram novas canoas e mais uma vez semearam. A seguir desceram ao Paraguai e à lagoa Mamoré. E, então, a pé, novamente, chegaram à redução de São Francisco Xavier dos Panhocas (39). O índio das reduções, como se vê, passou a ser o preferido, por ser mais dócil e já estar iniciado nos costumes dos civilizados, proporcionando melhores preços. No Rio de Janeiro valia até cinqüenta cruzados.

Também por mar se efetuou o seu transporte. Citaremos, a propósito, duas fontes. A primeira é uma carta da Câmara de São Paulo ao donatário da Capitania de São Vicente, em janeiro de 1606, que diz

“Tornamos lembrar, acuda V. Mcê, porque de Pernambuco e da Bahia, **por mar e por terra** lhe levam o gentio do seu sertão e distrito e muito cedo ficará tudo ermo, com as árvores e hervas do campo sômente...” (40).

A segunda está baseada em declarações de D. Luís de Céspedes Xéria. Em 1628, achando-se em Ciudad Real, escrevia a El-Rei, e entre outras coisas pedia-lhe castigasse os paulistas, cujos moradores cativavam os índios das reduções, mandando-os vender em Santos e no Rio de Janeiro, por todo o Estado do Brasil e até em Lisboa (41).

(38). — Holanda, S. B., *Monções*, págs. 24, 27.

(39). — Prado, Paulo, *Paulística*, págs. 58, 59.

(40). — Marques, Azevedo, *Cronologia...*, pág. 226.

(41). — Taunay, A. E., *Na Era das Bandeiras*, pág. 117.

Antes de findar-se o século XVII o apresamento entrou a declinar. Os descobrimentos de ouro acenavam à ambição dos homens com novos recursos. Mas as conseqüências deixadas pelas expedições de caça ao índio pesaram profundamente na história de São Paulo e do Brasil:

- 1) elas retardaram a abertura de caminhos ou a melhoria dos antigos, porque o indígena era mercadoria que se transportava por si mesma;
- 2) trouxeram capitais de outras regiões para o Planalto, embora tivessem também arruinado muitas fortunas;
- 3) levaram ao devassamento de regiões longínquas e a sua incorporação ao Brasil, as quais estavam fora da linha de Tordesilhas;
- 4) destruíram as reduções jesuíticas, e com elas a expansão espanhola rumo a Leste;
- 5) concorreram para o despovoamento de São Paulo.

Vemos, dêsse modo, como os fatos se relacionam na vida de um povo. O bandeirismo de apresamento repercutiu na economia planaltina, tanto quanto na do Nordeste e, bem assim, no setor social de ambas. Os transportes, por sua vez, também refletem as condições gerais da época. Senão, observemos o que se passou com os cavalos. Os eqüinos, relativamente numerosos no início do seiscentismo, vão-se tornando mais raros. E' que o apresamento, efetuado a pé, geralmente, através de picadas e de trilhas, dispensava, por embaraçoso, o emprêgo de cavalos, muito embora tivesse havido tentativas nesse sentido, tal como se deu com o capitão Francisco Ribeiro de Moraes. Em seu inventário, feito

“no sertão dos Guaiáz”,

encontram-se, entre os objetos e armas deixados por êle, dois cavalos, sendo

“um selado e enfreiado com suas estribeiras de ferro gineta” (42).

Em meio tão adverso poucos animais conseguiriam sobreviver. Outro motivo determinante da escassez, estaria, exatamente, no fato de sua minguada utilização. Assim, possuir cavalgadura era coisa de luxo, antes que de conveniência prática. Acresce ainda que o número de criadores foi diminuto du-

(42). — Belmonte, *Nos Tempos dos Bandeirantes*, pág. 172, nota de rodapé.

rante todo o século, segundo pesquisas efetuadas por Alfredo Ellis Júnior (43). De nossas leituras verificamos que Antônio Raposo, grande pecuarista, chegou a possuir quarenta equinos, entre cavalos e éguas. Manuel Góis Raposo teve, como parece das notícias do linhagista Pedro Taques em confrônto com o testamento de Maria Pompeu, mulher daquele — mais de duas dezenas de cavaleiros (44). Francisco Pedroso Xavier foi senhor de quinze, incluindo-se éguas e poldros. Mas, enquanto Lourenço Castanho Taques contava dezesseis éguas, Miguel Garcia Velho alcançava apenas sete. E muitos outros nem sequer gozaram da fortuna de possuir uma única cavalgadura. Com o tempo os equinos viraram mesmo “agulha em palheiro”. O paulista, já acostumado a andar a pé, tinha que continuar valendo-se dêste meio de locomoção. Até o vereador que morasse no sítio distante teria qua haver-se como pudesse. Tornara-se tão precária a deficiência de cavalgaduras a ponto de se servirem de bois ou de vacas como tais (45). Não seria, difícil, então, a Matias Barbosa da Silva constatar êsse fato quando, em 1699, chegou a São Paulo, e fazer inserir em seu testamento, a favor do filho ilegítimo, que êle, Matias, não possuía à época da conceição qualquer cargo que o constituísse no grau de nobreza, isto é, não fôra cavaleiro ou escudeiro. Alega que

“só vivia então de algum negócio com que andava de uma parte para outra, mas não a cavalo”, que “nem o possuía, nem os havia a êsse tempo em Santos e São Paulo, de sorte que por falta dêles até os cabos de guerra e pessoas principais da terra todos andavam a pé” (46).

Portanto, a crise de cavalgaduras tornara-se aguda na Capitania de São Paulo.

Inovação das mais interessantes, no que se refere aos transportes, foi, sem dúvida, a que tentara o governador D. Francisco de Sousa no comêço do século. Em petição dirigida a El-Rei, solicitava a intercessão de Sua Majestade junto aos governadores do Rio da Prata e Tucumã no sentido de lhe remeterem três mil fangas de bom trigo e quinhentas de cevada, além de

“duzentos carneiros de carga, daqueles que costumam trazer e carregar a prata de Potosi” (47),

(43). — Ellis, Jr. A., *Os Primeiros Troncos Paulistas*, págs. 275 e segs.

(44). — Holanda, S. B., *Caminhos e Fronteiras*, pág. 152.

(45). — Taunay, A. E., *História Seiscentista da Vila de São Paulo*, IV, 226, 229.

(46). — Leia-se para maiores detalhes, *Caminhos e Fronteiras*, pág. 153.

(47). — Pôrto Seguro, Visconde de, *História Geral do Brasil*, 3a. ed., págs. 149 e segs. *Registo Geral da Câmara Municipal de São Paulo*, I, 202 e segs.

que êle destinava às capitânicas do Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Vicente, aquelas para as plantações e estas para o transporte do ouro e da prata retirados das mesmas capitânicas. E' possível que as sementes tivessem chegado, pois a provisão régia, lavrada em Lerma aos 14 de julho de 1608, determinava o envio delas, embora em menor quantidade, e também dos "carneiros de carga", mesmo porque logo depois começam a surgir notícias sôbre o trigo e a respectiva farinha nas Atas da Câmara. Quanto, porém, às lhamas do Perú, ou "carneiros de carga", como costumavam chamá-las, essas, por motivos ignorados, nunca se introduziram em nossas terras.



Fig. 3. — Lhamas do Perú.

D. Francisco de Sousa, em 1608, solicitou a vinda de lhamas, do Perú, para os serviços das capitânicas do Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Vicente.

Imaginemos, então, à vista de tamanha pobreza nos meios de transporte, a surpresa e admiração que causaria aos paulistanos uma "cadeirinha" conduzida por escravos, caprichosamente trajados, a caminho da igreja ou de respeitável moradia, e levando no seu bôjo a recatada figura de ilustre dama. Se cronistas houvessem, haveriam as colunas sociais dos órgãos da imprensa de tecer-lhe comentários, mas, à sua falta, lá estariam para tanto as velhas bisbilhoteiras e as mocinhas invejosas. Quem nos dá conta do memorável fato é o linhagista Pedro Taques. Referindo-se a Fernão Pais de Barros, registra na **Nobiliarquia Paulistana** que êste último casara-se na cidade do Rio de Janeiro com D. Maria de Mendonça, a qual

“conduzida para esta cidade de São Paulo, teve o tratamento que merecia, como espôsa de tão nobre cavalheiro, e fazendo-se conduzir em cadeirinha de telhadilho, a primeira que até àquê tempo apareceu em São Paulo” (48).

Isto ocorreu quando já o século dobrava o espigão, num dia calmo, sem nuvens ameaçadoras. A novidade aumentara a justa admiração. Evidenciam os documentos da época que as cadeirinhas ainda pouco se usavam em todo o Brasil. Na Bahia a sua introdução deve datar de fins do quinhentismo ou princípios do século XVII, se bem que, só em 1685, apareça a primeira citação, num escrito de Gregório de Matos, que as designa pelo nome de “silha portátil” (49). No Rio de Janeiro é depois de 1639, diz Noronha Santos, ano em que se realizou a mudança da casa da Câmara, do Morro do Castelo para a várzea da cidade, que as cadeirinhas apareceram em maior número, empregadas na condução dos homens da governança (50). Todavia elas encontraram nas “serpentinhas” até fins do XVIII persistentes rivais, quando estas lhes cederam o lugar. Ao tempo de D. Maria de Mendonça as serpentinhas, veículo intermediário da rêde e da cadeirinha, constituíam o meio de transporte por excelência dos burgueses ricos, ao passo que as cadeirinhas eram distintivas das pessoas do govêrno e da classe nobre. Bem podemos, assim, compreender o sentido das expressões de Pedro Taques e acreditar mesmo que a “cadeira de telhadilho” da espôsa de Fernão Pais fôsse

“a primeira que até àquê tempo apareceu em São Paulo”.

Parece-nos, contudo, que o autor da *Nobiliarquia* ao definir êste tipo de veículo, designando-o como de “telhadilho”, deixa margem para se admitir a existência de outras modalidades. Sabemos haverem trafegado pelas ruas de nossas principais cidades coloniais, Recife, São Salvador e Rio de Janeiro, além das serpentinhas mais aproximadas das rêdes, outras que melhor se assemelham às cadeirinhas de um só varal, ladeadas ao redor por cortinas, pendentes de uma cúpula, ao invés daquelas que possuíam telhadilho e cujas paredes, de madeira

(48). — Taques, Pedro, *Nobiliarquia Paulistana*, tomo III, pág. 209. 3a. ed. Liv-Martins. São Paulo.

(49). — *Anais do Museu Histórico Nacional*, vol. IV, 452, 453. Rio de Janeiro, 1947.

(50). — Santos, Noronha, *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*. Tipografia do Jornal do Comércio, pág. 6. Ano de 1934.

ou couro, eram fixas. Tanto umas como outras apenas se usavam para a locomoção na cidade e arredores, geralmente para ir à missa ou para fazer visitas. Não é coisa fácil descrevê-las porque, com o perpassar dos tempos, sofreram elas certas modificações, especialmente no seu aspecto. Diremos, porém, que, **grosso modo**, a cadeirinha era uma espécie de pequena guarita, com assento fixo no interior, e que se carregava por meio de varais, indo um dos escravos nos da frente e o outro nos da retaguarda, segurando-os com as mãos e às vêzes também com o auxílio de correias passadas sôbre o pescoço. Houve um tipo de cadeirinha no qual se empregavam quatro escravos, mas, neste caso, os varais ficavam a maior altura, a fim de ser transportada nos ombros, à moda de andor. A cadeirinha nos veio da Europa. Já a serpentina representa uma inovação, inspirada talvez no palanquim, pois assim se chegou a considerá-la, ou foi determinada pelas imposições do meio, levando a introduzir modificações na utilização das rêdes. O pano com que se cobria a rêde veio, um dia, a transformar-se no cortinado, pendente de um dossel prêso às varas de bambú, do suporte, e o respectivo leito enriqueceu-se com almofadas e colchão. Mais tarde ter-se-ia substituído a rêde por uma cadeira, usando-se, então, um tipo ou outro, conforme os gostos e as circunstâncias. Mas quanto à origem do nome “serpentina” o assunto ainda é controvertido. A hipótese de Nilza Botelho parece-nos mais razoável que a de Rafael Bluteau, pois enquanto êste faz derivá-lo das cabeças de serpentes que apareciam ornando as extremidades das varas de suspensão, talhadas pelas mãos de nossos incipientes artistas, ela encontra a sua razão de ser no formato das varas e sua correspondência com o corpo daqueles ofídios, verificando, outrossim, terem existido travessões sem a aludida figura, havendo, ao contrário, cadeirinhas que a possuíam, inclusive nos pés com que se apoiavam no chão (51). Da serpentina utilizaram-se em maior escala os senhores e as damas da Bahia que os do sul do país.

III

OS TRANSPORTES DURANTE O CICLO DO OURO.

Os descobrimentos de ouro nos sertões da futura Minas Gerais, em fins do século XVII, e a seguir nos de Mato Gros-

(51). — *Anais do Museu Histórico Nacional*, vol. IV, 1943. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1947. págs. 446 e segs.

so e Goiás, repercutiram de modo significativo sôbre a Capitania de São Paulo. A prosperidade que vinha gozando durante a segunda metade do seiscentismo, entrou a declinar já nas primeiras décadas do século entrante, para sòmente se reerguer quase cem anos mais tarde. Pouco adiantara à vila receber em 1711 as honras de cidade. Nada havia capaz de segurar sua gente, seduzida, agora, pela fascinação do poderoso metal. Sabarabuçú se afigurava um novo Potosí. Centenas, milhares, se precipitam para o **hinterland**, de onde muitos jamais regressariam. Vilas inteiras quase se despovoaram e, além disso, a varíola também fazia claros no seio das populações. Em meados do século os fogos de São Paulo andavam pela casa dos quatrocentos, quando muito. A população adulta somava a mil e quinhentas pessoas, mulheres na sua maioria e mais uns poucos fidalgos, que moravam em sítios e chácaras. O número de escravos excedia de três mil. Ao todo sete mil almas, incluindo crianças (52). A êsse tempo, o Rio de Janeiro, contava cêrca de cem mil, possuía vida intensa e mercado ativo, visto alçar-se a grande entreposto do sul e capital do Brasil, desde 1763. Fôra esta mais uma consequência do **rush** aurífero. Mas, já antes disto, o território da Capitania sofrera diversos cortes, passando as Gerais e depois Goiás e Cuiabá a ter os seus próprios governos. E o pior — São Paulo perderia sua jurisdição, sujeitando-se à do Rio, motivo pelo qual, a 12 de fevereiro de 1763, numa petição a D. José I, a população reivindicava sua restauração, mostrando a S. M. os gravíssimos transtornos e inconvenientes que resultavam para os súditos reais, porquanto consumiam

“quinze dias mínimos, de viagem por caminhos impraticáveis, sujeitos a mil perigos e imensos trabalhos. A jornada marítima acarretava evidentes riscos de vida sem contar que nem sempre havia embarcações a zarpar de Santos e Guanabara” (53).

Em 1764, o primeiro vice-rei do Brasil, no Rio de Janeiro, Conde da Cunha, em carta de 13 de julho, ao rei, expunha

“o miserável estado a que se achava reduzida a Capitania de São Paulo por falta de govêrno” (54).

(52). — *Documentos Interessantes*, 19, 285.

(53). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no século XVIII*, vol. 1, 2a., pág. 31.

(54). — *Documentos Interessantes*, 47, 144.

Restabelecido a seguir, viria assumi-lo, em 1765, D. Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, Morgado de Mateus que, em termos nada lisonjeiros, confirma o testemunho do vice-rei: encontrou a Capitania na mais lastimosa pobreza.

“Cada qual apenas colhia o que lhe bastava para sustento próprio, muito pouco sobejando a fim de ser vendido ao público” (55).

A carne e o trigo, tão fáceis noutro tempo, agora escasseavam. Mesmo produtos dos mais necessários ao sustento dos habitantes se desviavam para o Rio de Janeiro, Cuiabá, Goiás e Gerais. Iam os atravessadores adquiri-los em Atibaia, Bragança, Itú, Jundiá; onde, enfim, pudessem achá-los, especialmente milho, toucinho e feijão, básicos na alimentação do paulista.

O mal não brotara em um dia. A decadência germinara durante anos!

Das péssimas condições econômicas de São Paulo falam bem seus **déficits** orçamentários que, desde 1733 acusavam a média de 3.388\$727 por exercício. Caminhos, pontes, serviços públicos, tudo restava entravado por falta de recursos. Em 1741 não havia dinheiro para mandar fazer novos pesos. No ano seguinte cortavam-se duas procissões, pela mesma razão. Dez anos mais tarde, isto é, em 1751, numa representação ao rei, alegava-se estarem por demais pobres a cidade e sua comarca para se pagarem os dízimos (56). Por falta de meios penava o Caminho do Mar. Que são, no entanto, os meios, senão o resultado da produção, dos transportes e do consumo, todos conjugados? O comércio paulista tornou-se precário nas Gerais devido à concorrência da Bahia e para a Metrópole dificilmente se conseguia transporte. Já a 29 de agosto de 1742 os oficiais da Câmara, em representação a D. João V, informam

“que a cidade e vilas da comarca vão-se reduzindo à miséria por falta de dinheiro, provocada pela usurpação que lhes têm feito as minas chamando a si tôdas as mercês e negócios. Os mineiros, deixando as extrações, fabricavam fumos e aguardente, de modo que se perdiam as cargas que iam para lá. Que S. Majestade tomasse providências!” (57).

(55). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no século XVIII*, vol. I, 2a., pág. 38.

(56). — *Ibidem*, vol. I, 1a. parte, pág. 101.

(57). — *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. Especial. 1957, n.º IV, 8.

Era dever imperioso proteger-lhes as minguadas lavouras e impedir o desvio de braços que se destinavam às jazidas. Pouco sobrava para os paulistanos, sobretudo, e ainda se lhes pedia nesta ocasião concertassem o Caminho do Mar. Onde já se viu tal? Eles não podiam repará-lo sôzinhos, visto possuírem poucos escravos e por serem

“os que menos o utilizavam”.

Sugeriam, então, ao Exmo. Ouvidor da Comarca, ordenar se cobrassem 20\$000 por carga aos que por êle trafegavam, empregando-se o resultado nos serviços da conserva (58). Sim, êsses que subiam com suas mercadorias em demanda das minas e das monções, ou que vinham traficá-las no Planalto, arcassem também com os gastos. De fato, conforme declara Taunay, uma chusma de mercadores ambulantes, todos estranhos, caiu nessa época sôbre São Paulo (59), explorando a boa fé dos moradores.

Ao tempo do Morgado alguma coisa podia-se enviar a Santos: algodão, arroz, salsaparrilha do rio Piracicaba e anil. Mas, que adiantava isso, se o caminho se interpunha a tôda iniciativa e nunca se tinha certeza de navios para o Reino? De tudo experimentou D. Luís Antônio e nada produziu resultado. Quando havia embarcação não havia carga. Sua projetada Companhia de Comércio falhou por falta de capital, pois jamais se perfêz os 20.500 cruzados exigidos para o empreendimento. Outro de seus planos que, se levado a bom têrmo, teria revolucionado, possivelmente, a vida de tôda a capitania, foi o da abertura de um novo caminho

“até ao cubatão do rio de São Vicente”,

ordenando que na sua execução se deviam procurar

“ a menor distância, a menor altura da Serra e a menor dificuldade de passar a varja do rio grande” e mais, que “para todos êstes exames e averiguações em que tanto se interessa o bem público e o comércio desta capitania se necessita de homens práticos e de gente que o ajude para melhor se indagar e concluir esta importante diligência” (60).

(58). — *Ibidem*, pág. 4.

(59). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no século XVIII*, vol. I, 1a. parte, pág. 70.

(60). — *Documentos Interessantes*, LXV, págs. 196, 197.

Ainda era um pouco cêdo para obra de tanto vulto, necessitada de recursos e de gente capacitada. Anos depois o velho caminho achava-se quase intransitável, exigindo do novo governador, Martinho Lopo de Saldanha, atenciosos cuidados, segundo se depreende de sua comunicação ao ministro do Reino, Martinho de Melo e Castro:

“me obrigou o meu zêlo a fazer o caminho que vai desta Cidade ao Cubatão de Santos, o qual era quase invadiável e se não transitava sem que fôsse aos ombros dos Índios e sempre em hum evidente perigo de vida, por se passar por huns apertados tão fundos, nascidos da primeira picada que os primeiros habitantes tinham feito, e tão estreita que não cabia mais do que huma pessoa ou animal... e me persuado que o dito caminho não só será útil ao povo, mas ao bem comum e singularmente aos interêsses da Real Fazenda, convidando ao pôrto de Santos todo o comércio das Capitánias do sertão...” (61).

Auxiliaram-no para êsse fim com a quantia de 2.668\$905 além de São Paulo e Santos, Itú, Atibaia, Sorocaba, Parnaíba, Jundiá, Mogí Mirim e Mogí Guassú, cooperando a Real Fazenda com as ferramentas. Todavia sua obra estava longe da que idealizara o Morgado de Mateus e daquela que realizou em 1788 o capitão-general Bernardo José de Lorena, fazendo construir a famosa calçada, denominada do Lorena, em sua homenagem. Mas as condições também seriam bem melhores.

A abertura do “Caminho Novo”, do Rio para as Gerais, por Garcia Pais, por ser mais curto, desviou boa parte do movimento que se efetuava por São Paulo e vilas do Paraíba. Apenas duas, entre tôdas as da Capitania, mantiveram certa animação: Santos, por achar-se na marinha, e Ararituaba, pôrto no Tietê, de onde saíam as monções para Mato Grosso.

Como, então, se desenrolaram os transportes no cenário que acabamos de descrever?

As canoas mantiveram a sua posição no Planalto, embora fôsse mais reduzido o seu tráfego. No **hinterland**, sim, estariam em franca evidência, como veremos. Ao redor de São Paulo desapareceram as árvores para seu fabrico, conforme notara o Morgado de Mateus; ia-se buscá-las muito longe,

“obrigando a trabalho de meses de internação pelas matas” (62).

(61). — *Almanaque de “O Estado de São Paulo”*. Ano de 1940, 162 e *São Paulo Histórico*, vol. IV, págs. 198, 199, de Nuto Santana.

(62). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no século XVII*, vol. I, 2a. parte, pág. 89.

Nem aquelas que sulcavam o Tietê rumo ao Iguatemi satisfaziam os planos do Governador. Tábuas não faltavam, e êle se propunha

“a fazer barcoens a modo dos que andam no Douro para experimentar se posso conseguir navegar o Rio com êles para me livrar das canoas”.

escrevia em junho de 1767 ao vice-rei do Brasil, confessando-lhe seu ousado plano. No seu conceito as canoas de tronco não correspondiam às necessidades de navegação para Cuiabá e Mato Grosso por levarem pouca gente e já serem poucos os paus para o fabrico (63), ao passo que utilizando tábuas se eliminavam tais inconvenientes. Mas o projeto, como tantos outros do engenhoso Morgado, deu em nada. O europeu apegara-se à técnica indígena e não estava disposto a abandoná-la de um momento para outro. A prática persistiu mesmo no Planalto, tanto assim que, ao se construir em 1792 o chafariz da Misericórdia, em São Paulo, as pedras vieram da região de Santo Amaro, transportadas em canoas até ao pôrto da Tabatinguera (64). Informam-nos também as Atas da Câmara que as pontes ao redor da cidade, de quando em quando, ficavam intransitáveis, danificadas pelas chuvas ou pela passagem de tropas e carros de bois, sobretudo na segunda metade do século, e o recurso, então, era recorrer às canoas. Ainda em 1800 foi o meio de que se valeram os paulistas na travessia da bem conhecida Ponte Grande. No interior, essas embarcações de madeira inteiriça, mantiveram-se até ao século passado.

E se descermos a serra de Paranapiacaba, para ir a Santos e São Vicente, e se quisermos dali alcançar o Rio de Janeiro ou algum pôrto do litoral, é no Cubatão que haveremos de embarcar. Em 1742 o Reitor do Colégio de São Paulo solicitava ao Rei lhe fôsse concedido o direito exclusivo do tráfego fluvial por essa via, com o privilégio de cobrar uma taxa de tudo quanto por ali se transportasse, mercadorias ou pessoas. Fora êste caminho, utilizava-se o de Taubaté a Paratí, para quem demandasse por São Paulo o Rio de Janeiro, mas até muito tarde a via aquática foi a preferida, mesmo quando se podia ir por terra das Minas à capital. Era menos penosa a viagem por mar, conquanto sujeita a assaltos de piratas em busca de ouro, do que através de matas e de relêvo aciden-

(63). — *Documentos Interessantes*, IX, 12.

(64). — *Santana, Nuto, São Paulo Histórico*, vol. I, 133.

tado. Consultados o Procurador Real da Fazenda e o Senado, a respeito do pedido monopolista do Reitor, conviram as autoridades em deixar livre o trânsito pelo Cubatão, como vinha sendo. Só no século passado, com o aterro da várzea, tomariam as coisas um novo rumo. Ainda em 1760, quando expulsos do Planalto, embarcaram no Cubatão os jesuítas, rumando dali para

“bordo da nau libúrnica, que dois dias mais tarde zarpou para o Rio de Janeiro”, escreveu Taunay (65).

E assim seria durante o setecentismo e parte do século seguinte.

A navegação marítima entre Santos e os demais pontos era tôda de cabotagem, salvo quando algum raro navio transatlântico chegava às suas praias. Por muito tempo usaram-se modestísimas embarcações, capazes de arrear os cabelos dos mais arrojados marinheiros. Se alguém duvidar de nossa afirmativa leia, não já a epopéia das monções, mas a descrição da viagem de D. Pedro de Almeida e Portugal, em 1717, navegando em precárias canoas, remadas por negros, desde o Pôrto de Santa Cruz, no Rio, até Santos, êle, a família e comitiva. Não obstante ser o governador da Capitania de São Paulo e Minas, teve que sujeitar-se a penúrias e riscos de tôda sorte para assumir os seus encargos (66). Aos poucos, porém, foram aparecendo em nosso litoral minúsculos veleiros de três mastros, as “sumacas”, incomparavelmente melhores e mais seguras que as canoas, fabricadas de tábuas. Sua capacidade de transporte excedia de muito à das maiores canoas que por essa época serviam nas monções. Da importância desta via, nos dá testemunho a catástrofe ocorrida em janeiro de 1773, quando diversos negociantes de São Paulo regressavam do Rio, onde estiveram a vender mercadorias e de onde retornavam com outras. A sumaca naufragou na costa fluminense, causando-lhes prejuízos de mais de 300.000 cruzados, deixando assim, na ruína, algumas famílias (67). Em barcos, igualmente, se demandava Cananéia, Paranaguá, São Francisco do Sul e Laguna.

(65). — Taunay, A. E., *História de São Paulo no século XVIII*, vol. I, 2a. parte pág. 89.

(66). — *Diário da Jornada, Que fez o Exmo. Senhor Dom Pedro... Athe As Minas, Anno de 1717*, cópia in “Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional”, vol. III, págs. 283 e segs.

(67). — *Documentos Interessantes*, 35, 20.

Há que lembrar, ainda, neste particular, as longínquas minas de Cuiabá e Mato Grosso, a que a cidade e as vilas da Capitania estavam ligadas. O apresamento do ameríndio, como frisamos, cedeu lugar ao da procura do sedutor metal amarelo. Se naquela fase predominava a autolocomoção, agora são as canoas o transporte por excelência. E' o meio geográfico, novamente, impondo condições. Os rios são "estradas que andam", no dizer de um sábio francês. Uma vez chegados a Araritaguaba (Pôrto Feliz), desciam os bandeirantes o Tietê, em canoas, através de cachoeiras e mais cachoeiras, passando-se dêle para o Paraná e, em seguida, por meio de afluentes e varadouros, enfrentando provas crudelíssimas, atingiam o ponto desejado. Verdadeira odisséia era tal jornada, descrita por D. Luís de Céspedes Xéria, Juzarte, brigadeiro José Custódio de Sá e Faria, Manuel Cardoso de Abreu e outros mais.

A frota de canoas tinha a sua época para sair, geralmente de março a maio, até junho, quando os rios ainda estavam cheios e facilitavam a navegação. Havia quem preferísse de junho a setembro, a fim de evitar as sezões. Era, também, o tempo da principal colheita em São Paulo, fornecedora especialmente de feijão. Do litoral vinha o sal e alguma farinha de mandioca; os paulistas optavam, entretanto, pela de milho. Levavam pouco arroz. Apreciavam a rapadura. Toucinho de Atibaia, Jaguarí (Bragança) e Sorocaba, acondicionado em jacás ou caixas. No princípio transportaram, inclusive, animais. Os escravos eram indispensáveis. Sua gente provinha de Itú, Sorocaba, Pôrto Feliz, Parnaíba, Cotia, Jundiá e de outras vilas. Poucos os elementos de Santos; raros, outrossim os portugueses (68).

O número de canoas variava bastante de frota para frota. A de Rodrigo César, em 1726, perfêz a elevada soma de 308 (69). A de Miguel Antunes de Maciel e Antônio Nunes Lobo alcançou 60 (70). Outras foram ainda mais modestas. A expedição de Teotônio José Juzarte, para o Iguatemi, em 1769, embora só possuísse 36, transportava cêrca de 800 pessoas, naturalmente mal aboletadas em seu bôjo, tendo-se em conta a exigüidade do espaço.

Obedeciam as ditas canoas às técnicas recebidas do indígena, com apenas certas modificações determinadas pelas circunstâncias. Por exemplo: a adoção de cumieiras e cobertas

(68). — Leia-se a excelente obra de Sérgio Buarque de Holanda, *Monções*.

(69). — *Documentos Interessantes*, XXXII, pág. 185.

(70). — Leite, Aureliano, *História da Civilização Paulista*, Editora Saraiva, 1954, pág. 82.

de lona ou de baeta vermelha, como proteção contra o sol e a chuva. Em casos excepcionais armava-se uma espécie de barraca, na popa, se o passageiro fôsse de distinção. Aliás, o espaço da popa, de quase três metros (12 palmos) era o destinado aos passageiros, entre 20 e 25, e outro eqüivalente, na

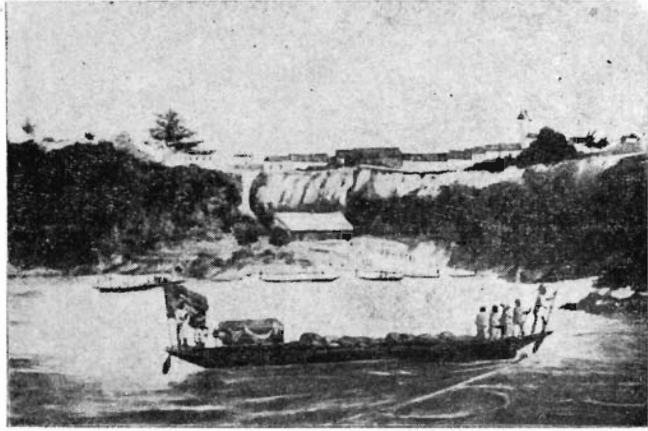


Fig. 6. — Canoa das monções, tendo em média 12 a 13 ms. de comprimento por 1,50 ms. de bôca. Quadro pertencente ao Museu Paulista.

proa, para a tripulação, constituída de 6 remeiros, 1 proeiro e 1 pilôto, os quais, durante a viagem, se mantinham de pé, atentos aos seus deveres. Usavam remos ou varejões, conforme a corrente. O remo do pilôto possuía maior dimensão e servia de leme. Tais canoas, pareciam-se com as lançadeiras de algodão, tendo o fundo chato. Além dos passageiros, levavam também mercadorias diversas, pesando mais ou menos trezentas arrôbas, sobrando-lhes poucos centímetros de bordo, fora d'água. Quanto às medidas — andava a espessura do casco em 6 cm., o comprimento entre 12 e 13 ms. e a bôca aproximadamente 1,50 ms. As essências preferidas no fabrico eram a peroba e a ximbouva. No decorrer do século XVIII as medidas sofreram reduções, visto irem rareando-se as árvores de maior porte, como bem admite Sérgio Buarque de Holanda em sua obra (71). Segundo Juzarte, um casco bruto, sem qualquer preparo, vendia-se em 1769 por oitenta

(71). — Holanda, Sérgio Buarque de, *Monções*, págs. 45 e segs.

mil réis e mais (72). Foi essa indústria que contribuiu para a prosperidade de Ararituaba e Piracicaba, e depois a do açúcar. Falhara o projeto do Morgado, de construir “barcões de tábuas”.

Viajava-se das oito da manhã, geralmente, até às duas da tarde, no máximo até às cinco, antes de pôr-se o sol, para haver tempo de arrancar,

“cear e cozinhar para o dia seguinte e armar as rédes para dormir. Um mosquitoeiro de liage, com cimo de baeta para resguardo da chuva, envolvia a réde ou cama até ao chão” (73).

Na jornada por terra o procedimento era mais ou menos o mesmo. Aliás a viagem fluvial exigia a transposição das frotas de um rio para outro através de varadouros e, de igual modo, no caminho por terra, recorria-se quando conveniente à via fluvial. Por exemplo: de São Paulo a Itú o Tietê não permitia a navegação, mas dali até ao Rio Pardo constituía o itinerário normal. Porém, ao fim de seis dias por êste último abaiço, deixavam-no os paulistas, caminhando a seguir de vinte e cinco dias a um mês, para atingirem o Cuiabá. O trajeto por terra fazia-se de São Paulo a Sorocaba, e desta a Botucatu e então até ao Paraná, gastando cêrca de um mês. Depois margeavam o Rio Pardo, fazendo o resto do percurso a pé, ou ainda passando-se para um de seus afluentes, quando não do próprio Cuiabá (74).

No interior distante, à margem dos rios caudalosos ou no seio da sombria floresta, tanto quanto nas povoações da Capitania, a réde fazia parte dos utensílios valiosos graças aos seus bons serviços. Nela repousavam tropeiros e viajantes ao fim de suas jornadas. Nela se transportavam fidalgos, autoridades e enfermos, às vêzes em longas distâncias, e mesmo defuntos (75). Os casos de enfermos eram dos mais comuns. Tomemos apenas dois: um prende-se à expedição de D. Rodrigo de Cas-

-
- (72). — *Diário da navegação do rio Tietê, Rio Grande Paraná, e Rio e Gatemy...* in “Anais do Museu Paulista”, tomo I, parte II, págs. 41-118. São Paulo, 1922. Reimpresso in “Revista do Arquivo Municipal”, vol. LXI, págs. 77-122. São Paulo, 1939.
- (73). — Taunay, A. E., *Na Era das Bandeiras*, págs. 151 e segs.
- (74). — *Demonstração dos diversos caminhos que os moradores de São Paulo se servem in “Anais do Museu Paulista”, tomo I, 2a. parte, págs. 455-464. Leia-se, também: Notas sôbre o caminho para Mato Grosso*, in “Revista de História”, n.º 4, Ano I, 1950, págs. 551 e segs.
- (75). — Certas famílias, por não contarem com recursos para a compra de cêra, com que se faziam as tochas, ocultavam o morto, levando-o em réde, pela estrada à sepultura. *Documentos Interessantes*, XXVII, 41, 42.

tel Blanco, ao Sabarabuçú, em 1681. Recusando-se o perito mineiro, João Alves Coutinho, a acompanhá-la, por achar-se velho e doente, Matias Cardoso dispôs-se a resolver a dificuldade, obrigando-se a fornecer-lhe o indispensável para seu sustento e a fazê-lo conduzir numa rêde (76). O segundo refere-se ao linhagista Pedro Taques. De sua volta de Portugal, em 1776, regressa muito doente, razão porque o levam desde Santos, serra acima, até São Paulo, deitado numa rêde. A corpo tão débil que melhor veículo para substituí-la? Mas os robustos também a preferiam, sobretudo em se tratando de subir ou descer a aspérrima serra de Paranapiacaba. Era bem mais cômodo galgá-la no lombo de escravos do que transpô-la a pé ou no dorso de algum animal vacilante. Demos, a propósito, a palavra ao redator do **Diário da Jornada** de D. Pedro de Almeida e Portugal para nos descrever a viagem de Sua Excia. do Cubatão ao alto da serra. Diz êle:

“...e partirão os vinte Indios, ou carijos com as cargas governados p.los seus officiais, e por Pays Velozo”, e prossegue: “30 — Pela manhã marchamos, e por não ter ainda bastante cavallos para toda a familia, foi preciso que o secretario do Governo, e Paschoal da sylva fossem em rede. A marcha foi tirana, não som.te pela aspereza de Fernampiacaba que assim se chama a Serra, que logo que sahimos p.la manhã comessamos a subir quanto por estar chouendo todo o dia, e pelos grandes lameiros, que acabada a serra encontramos, e tão infames, que nenhum da cometiua deixou de cahir nelles, hua e duas uezes, e ouue quem repetisse treceira, os das redes forão mais bem livrados neste dia, porem tambem tiuerao o dessabor de chegarem as honze horas da noute a pouzada, que erão humas cazas de palma...” (77).

O documento fornece elementos seguros para avaliarmos das condições do Caminho do Mar nesta época, ou seja, no ano de 1717, as quais, embora péssimas, já permitia o tráfego de cavalos. Todavia, ainda durante muitas décadas o bom senso recomendava efetuar o transporte, pelo menos de cidadãos, em rêdes. E' verdade que o Ouvidor Francisco da Cunha Lobo, em 1725, correspondendo-se de Santos com a Câmara paulista solicitava-lhe na carta mandasse apenas trinta índios e três cavalos a aguardá-lo no Cubatão, pois dispensava a rêde:

(76). — *Atas da Câmara de São Paulo*, vol. VII, 114.

(77). — *Diário da Jornada que fez o Exmo. Sr. Dom Pedro...* in “*Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, vol. III. Rio de Janeiro, 1939, pág. 302.



Fig. 7. — O transporte em rede foi comum durante longos anos.

“E adevirto a Vms. se excusem ha mollestia de me mandar rede porque Ficará sendo ociosa essa Carruagem” (78).

Outros, porém, não dispunham de tanta coragem. Tal é o caso do Conde de Sarzedas. Escrevendo ao Senado de São Paulo, pede

“lhe mandasse ao Cubatão 8 índios para lhe conduzirem a bagagem e mais 4 para transportarem a rede” (79).

Alguns anos depois é a vez daqueles jesuítas expulsos da Capitania (1760). Baseado no padre Caeiro, declara o insigne historiador bandeirante:

“À frente iam cinco negros algemados, réus de graves crimes; após êles seguiam os jesuítas em rêdes levados por índios, segundo o uso da terra, aos lados os soldados armados, seus guardas e os tambores e tropas ressoavam em volta” (80).

(78). — *Ordens Régias*, in “Revista do Arquivo Municipal de São Paulo”, XX. São Paulo, 1936, pág. 55.

(79). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no Século XVIII*, vol. I, 2a., págs. 192, 194, 196.

(80). — *Op. cit.*, pág. 68.

O ameríndio ainda prestava bons serviços, mas desde a sua libertação em 1758, por Pombal, a situação tomara novos rumos. As Minas, por sua vez, necessitavam de mão de obra mais eficiente, e daí, a importância sempre em ascensão do escravo africano e bem assim do muar como animal de carga. No fim do sculo o elemento negro já excedia o autóctone. Naturalmente, melhorando-se o caminho, como de fato o empreenderam os diversos governadores, mais acessível se tornava às cavalgaduras, e em consequência mais rápidas as viagens e menos frequentes o emprêgo do moroso transporte em rêdes. E' possível, outrossim, que a longa utilização do indígena nos serviços de carga, acostumado a andar em veredas apertadas, tenha roubado o estímulo para a criação de eqüinos. Já vimos quão poucos foram êstes animais em fins do século XVII no Planalto. Em 1703 e de novo em 1718 a Câmara decidiu-se a proibir a venda de éguas, porque, em contrário, acabariam desaparecendo os eqüinos. Ainda na segunda década deviam ser raros, razão, talvez, para que alguns cavaleiros gostassem de se exhibir em público. Em 1720, por isso, a Edilidade determinava que ninguém cavalgasse a rédeas sôltas, sob pena de multa. Só com o importe de animais do sul do país cessaria a escassez. Abrir-se-ia, dali a pouco, o caminho por terra de Curitiba às campinas do Viamão e à colônia do Sacramento. E assim, em 1724, já teriam passado por Sorocaba cêrca de 1.000, que depois tomaram os mais variados destinos, portanto ainda antes da ligação completa por terra do sul com São Paulo, levada a efeito por Francisco de Sousa Faria, em 1727, no govêrno de Antônio Caldeira da Silva Pimentel. A média anual de 1725 e 1726 eqüivalia à de 1724 (81) e, muito embora o número de muares subisse continuamente nas feiras de Sorocaba, o de eqüinos, provávelmente, conservou o seu ritmo, mesmo revogada a ordem régia de 1761, que proibira a introdução de muares para proteger os cavalos (82). Não deixa de ser significativo o fato de a Capitania, ao tempo de D. Luís Antônio de Sousa B. Mourão, ter cooperado com os regimentos de cavalaria que iam combater os espanhóis nas regiões sulinas, fornecendo-lhes 1404 cavalariãnos, número respeitável, sem dúvida, se levarmos em conta a reduzida população e os recursos de que dispunha. Também nessa época, segundo nos informa o autor da **Nobiliarquia Paulistana**, o hipismo tomava alento em São Paulo, dei-

(81). — Dados citados por Alfredo Ellis Júnior in "Revista de História", n.º 1, Ano I, 1950, pág. 73.

(82). — Simonsen, Roberto, *História Econmca do Brasil*, 2a. ed. Vol. I, págs. 270-271.

xando fama de suas proezas o ágil Inácio Dias da Silva e seu filho Bento Amador, além do octogenário Antônio Pompeu Taques e Antônio Oliveira Leitão. Do primeiro, diz o linhagista que era capaz de levantar do chão, na violência da carreira, qualquer coisa que se lhe destinasse, e do segundo, que não havia animal manhoso que êle não montasse e não amansasse (83). As "camisadas", muito dêsse gôsto, passaram daí em diante a ser parte indispensável de quase tôdas as festividades.

Levando vantagem sôbre o luar na estatura, na ligeireza do passo e no garbo do porte, o cavalo tornou-se o meio de transporte, por excelência, do negociante abastado, do fazendeiro, dos bem aquinhoados, enfim, da elite do Planalto. Assim mesmo, andou pelo sertão, esteve nas Minas e desceu muitas vêzes o Caminho do Mar. Já em 1717, conforme vimos, D. Pedro de Almeida e parte da comitiva, subiram de Cubatão a São Paulo em animais que lhes mandaram daqui. Mais tarde, na carta do Ouvidor-Geral da Comarca de São Paulo, datada de 29 de agosto de 1742, a D. João V, lemos:

“...de maneira que os caminhantes pudessem viajar sem incômodos nem experimentar mortandade na cavalaria, o que sucede várias vêzes, pelas dificuldades do caminho” (84).

Isto vinha a propósito de um plano ao rei, sugerindo os meios para concertar o referido caminho para o Cubatão. Num cavalo fizera Artur de Sá sua viagem às Gerais. Nesse dócil animal descera D. Inês Monteiro a Paratí, no desêjo de chegar ao Rio, precedendo ao filho que seguia prêso pela via marítima. Nele, em 1775, venceria o governador Martim Lopes a longa distância entre a capital de nosso país e São Paulo, através de penosa jornada, ao invés de empreendê-la por mar e depois ainda pela terrível Paranapiacaba. Assim muitos capitães demandaram Ararituaba a caminho das monções. Até no longínquo Mato Grosso cavalgam-no os exímios e perigosos guerreiros guaicurus. Iremos encontrá-lo também nas campanhas dos portugueses em África, pois as ordens régias, desde o ano de 1666 ao de 1754, exigiam, repetidamente, que todo navio do Brasil para Angola levasse cavalos, na porcentagem de 2 para cada 100 toneladas de arqueação (85).

(83). — Taques, Pedro, *Nobiliarquia Paulistana*, págs. 100, 107.

(84). — *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, ano de 1957. Vol. IV, pág. 9.

(85). — Simonsen, Roberto, *História Econômica do Brasil*, tomó I, 2a. ed., págs. 267 e 268.

Mas, aos poucos, os muares foram tomando vulto nas estradas. Animal resistente, suportava, como nenhum outro, caminhos dos mais árduos, sob o peso de grande carga. Aguentava distâncias enormes. Adaptava-se melhor que o cavalo e o boi a certas necessidades, vindo, por isso, a ser empregado em larga escala no transporte de couros, do sul, como no do ouro extraído das minas e nos serviços das mesmas. O suprimento das populações entregues às fainas auríferas, dependeu imenso do lombo de mulas, machos, burros e burras. As “bestas muares” exerceriam na vida econômica e social das Gerais papel de tanto ou maior destaque que o das canoas para Mato Grosso e Cuiabá. O contrário não é menos exato, porque se as minas dependeram dos referidos animais, elas, por sua vez, estimularam a sua criação, favorecida pelas ricas pastagens sulinas. No que concerne aos transportes, temos nos rios Pelotas, o Pelotas do Sul e o do Norte, uma reminiscência dos usos e da nomenclatura regional, na época. Partindo do Rio Grande do Sul, das alturas de Santo Antônio da Patrulha dirigiam-se os tropeiros com os animais a seu cuidado para as bandas de São Francisco de Paula e daí para o rio das Antas, Vacaria, rio Pelotas do Sul e Lages, até alcançarem o caminho de Francisco Faria e, afinal, após uma extenuante viagem de dois mil quilômetros mais ou menos, invernando pelos caminhos, padecendo agruras e inquietações, atingiam Sorocaba. As tropas transpunham a nado as correntezas de água, rolando, às vezes, rio abaixo, alguma cabeça. Os tropeiros, no entanto, costumavam servir-se de pirogas de couro, onde os rios não davam vau, tal como sucedia nos dois Pelotas. Baseado no livro de Contreiras Rodrigues, **Traços da Economia Social e Política do Brasil Colonial**, escreve Roberto Simonsen:

“Faziam os campeiros uma armação de madeira, em forma de semi-circulo e bem adaptado a ela secavam o couro de uma rez, que suportava perfeitamente o peso de um homem com arreios. Atirava o campeiro o seu cavalo ao rio, e prêso ao rabo fazia-se rebocar pelo bucéfalo resfolegante até a margem oposta” (86).

Somavam a quarenta e nove, em meados do século, o número de tropeiros, sendo os de maiores posses, entre êles, Antônio Teixeira Gomes, com 602 animais a seu serviço, Manuel

(86). — Simonsen, Roberto, *op. cit.*, págs. 258, 269. Veja-se também *Monções de Sérgio Buarque de Holanda*.

de Gouveia com 720 e Antônio Ferreira com 740 (87). Os mais bonitos da tropa reservavam-se para a sela, e os restantes para cangalha. Transportavam até 12 arrôbas de pêso, mas, neste caso, não deviam caminhar mais que quatro léguas por dia. Os de sela, no geral, andavam em média sete léguas.

Em alguns casos as viagens duravam meses, quer das campinas do sul, quer de Sorocaba para as Gerais ou em demanda aos sertões de Goiás. Levavam, então, os tropeiros um cozinheiro para lhes preparar o alimento, do qual o feijão era parte indispensável, cozido de véspera. Caminhavam até ao meio-dia, parando numa aguada para descanso e repasto, prosseguindo de novo até à tardinha. Por fim, essas tropas vieram a ter sua organização característica e os seus tipos humanos: os grupos de 7 a 11 bestas, com a respectiva madrinha, geralmente um cavalo, o tropeiro ou dono, o capataz, os camaradas e o “cozinheiro da tropa” (88).

São Paulo, dantes quase isolado de outras regiões do país, saiu aos poucos dessa situação, embora as condições econômicas da cidade e de uma porção de vilas na Capitania se mantivesse praticamente a mesma.

“Por meados do século XVIII, diz Paulo Prado, a cidade de São Paulo era o centro de uma estrêla irradiando em todos os quadrantes. Cinco grandes estradas ligavam-na ao resto do país, além do Caminho do Mar, cuja decadência seguiu a sorte da capitania” (89).

Na verdade, uma rumava para o Sul, passando por Sorocaba; outra, para Leste, conduzia ao vale do Paraíba e daí, pelo Embaú, ganhava-se o sul de Minas, ou ainda Paratí e Angra dos Reis a caminho do Rio de Janeiro. Também se podia continuar pelo vale, através do caminho aberto por Rodrigo César (1721-1727) e melhorado mais tarde por Martim Lopes, e onde achamos agora Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba e outras cidades. Para o Centro-Oeste, pela via Tietê-Paraná chegava-se a Mato Grosso. Pelo velho caminho do Anhanguera, passando por Campinas e Franca, buscava-se Goiás. Em rumo do Norte demandavam-se os sertões de Camanducaia e Sapucaí, também para o sul de Minas. O das Minas, por Embaú, foi dos mais freqüentados nas primeiras décadas do setecentismo, a princí-

(87). — Taunay, A. E., *História Geral das Bandeiras*, tomo VIII pág. 514, 1946. Edição do Museu Paulista.

(88). — Calógeras, Pandiá, *Estudos Históricos e Políticos: Res Nostra*, págs. 578 e segs. Leia-se, de F. L. Abreu Medeiros, *Curiosidades Brasileiras*.

(89). — Prado, Paulo, *Paulística*, pág. XIII e seguinte.

pio por pedestres e logo mais por cavalos e bestas de carga. Contudo, perdeu algo de seu fervor quando os paulistas, expulsos dali pelos emboabas, se retiraram para Cuiabá e Goiás, e quando Garcia Pais abriu o "Caminho Novo", mais curto e direto, do Rio de Janeiro para as Minas. Em Taubaté se entroncava o antigo caminho com o dos paulistas (90). Informa-nos Antonil que estes últimos gastavam

"pelo menos dois meses; porque não marcham de sol a sol, mas até o meio dia".

Os do Rio, só metade do tempo, visto caminharem mais. Desde Paratí e São Paulo, quase todo o trajeto se fazia a pé, salvo na travessia dos rios, como no Rio Grande, onde se recorria a canoas (91). D. Pedro de Almeida, quando em 1717 fez a sua viagem às Minas, da qual temos o roteiro, andou boa parte do percurso embarcado no rio Paraíba, acompanhado da família. Outra parte em **cadeirinha** e o restante a cavalo. Usavam-se também, na época, escravos negros como cargueiros, mas sobretudo, muares e cavalos. Às vezes o caminho se mostrava tão rude e perigoso, registra Antonil, que

"se descarregão as cavalgadas, pelos grandes riscos dos despenhadeiros que se encontram".

Quem melhor soube tirar partido da situação foi o creso paraibano, padre Guilherme Pompeu de Almeida. Comboios e mais comboios de escravos, africanos e da terra, enviou êle às Minas com milhares de caixinhas de marmelada, e toucinho, sal, açúcar, tecidos, calçados, chapéus, armas, etc. (92). Outros tomavam os escravos em aluguel, porque os muares só a partir da terceira década tomaram vulto em nossas estradas. De 1730 a 1750 já teriam passado por Sorocaba mais de 2.000 por ano; de 1750 a 1780 mais de 5.000, e até ao ano de 1800 uns 10.000 por ano (93). A Corôa não pôde obstar negócio tão rendoso. Também o transporte ficava mais em conta. Um documento de 30 de junho de 1721 revela serem os índios alugados para as Gerais a

(90). — De Paratí ao vale do Paraíba o acesso era difícil por animais. Lourenço Carvalho tinha a seu serviço 300 negros que alugava aos viandantes para lhes levar as cargas até Guaratinguetá. Cf. *Diário de Jornada de D. Pedro de Almeida e Portugal*.

(91). — Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil*, X, págs. 257 a 261.

(92). — Taunay, A. E., *Na Era das Bandeiras*, pág. 129.

(93). — *Revista de História*, n.º 1, 1950, pág. 73.

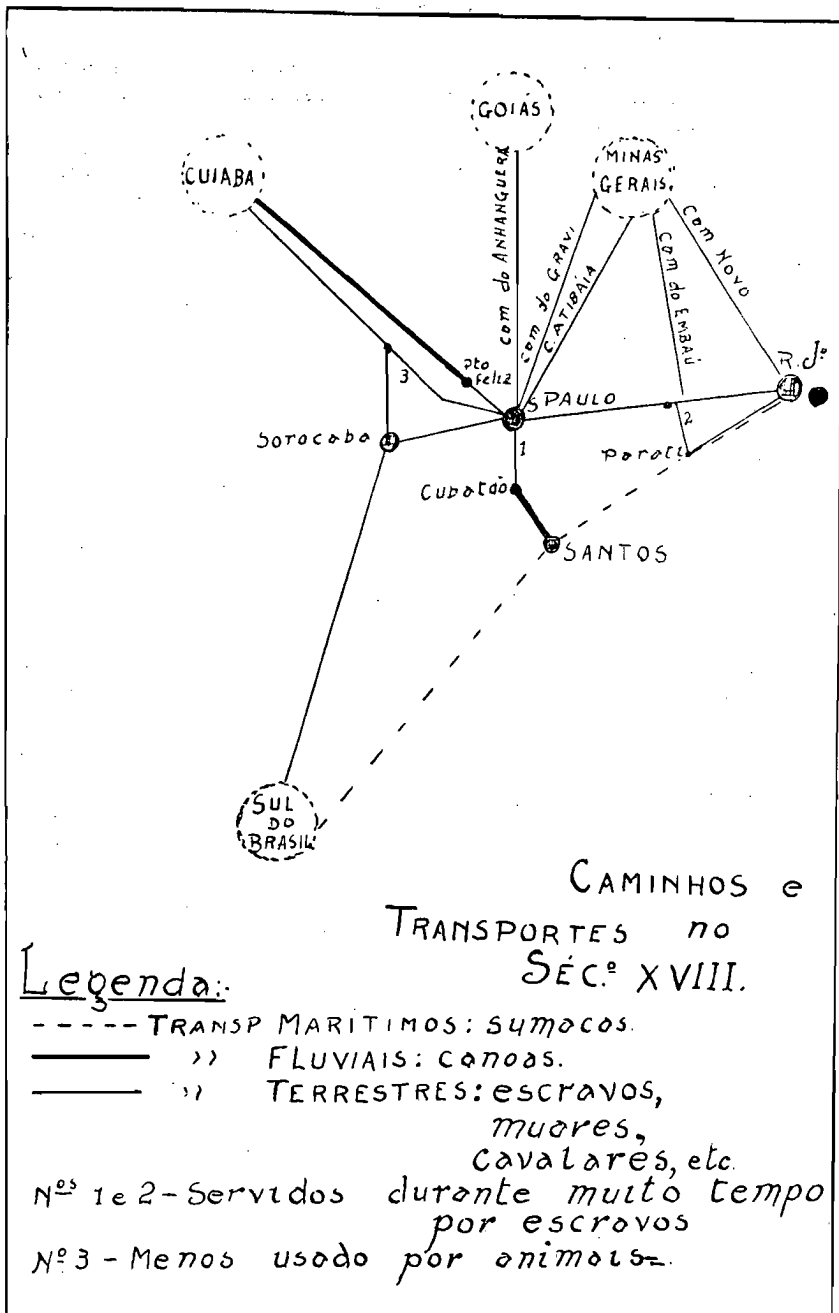


Fig. 8. — Caminhos e transportes no século XVIII.

“dezasseis e vinte mil reis gastando nas suas jornadas tres e coatro mezes e as vezes mais, entre ida e volta” (94).

Ora, conforme demonstra Myriam Ellis, seriam necessários 33 escravos para carregar uma tonelada de mercadoria, importando esta em 528\$000 a 660\$000 enquanto que, por muar, custaria de 7 a 8 vêzes menos (95). Daí o seu tráfego cada vez maior pelas estradas, pelas vias urbanas da cidade e pelas pontes, causando-lhes agravos. Em 1773 ficara tão danificada a Ponte Grande do caminho de Santana por

“uma tropa de bestas muares”

que foi preciso ajustar os serviços do canoeiro Antônio Carança. Em 1787 valeram-se os paulistanos de idêntico recurso para remediar os entraves criados na ponte do rio Pinheiros (96). As queixas, no sentido de se tomarem providências contra os estragos produzidos nas pontes por tropas e carros de bois seriam comezinhas daí em diante. A Edilidade atendeu aos reclamos, legislando como julgou acertado. Anos antes, em 1756, no bom desêjo de auxiliar a Metrópole, que acabara de ser sacudida por violento terremoto, determinou contribuir para a reconstrução de Lisboa com uma taxa a ser cobrada no registro de Sorocaba pela entrada dos animais sulinos: os cavalos pagariam \$200 réis, as mulas ou machos \$300 e as rezes um tostão, quer se destinassem êles à venda no Rio de Janeiro ou nas Minas (97), sinal evidente de constituirem os equinos uma fonte magnífica de receita.

A criação e o respectivo tráfico de cavalos e muares exerceram profundas conseqüências na vida de São Paulo e de outras capitânicas. Entre elas:

- 1.º) — reduziram gradualmente o transporte através do veículo humano;
- 2.º) — permitiram maior rapidez nos negócios;
- 3.º) — facilitaram o intercâmbio com os castelhanos das regiões platinas, dos quais os nossos adotariam certos costumes: chapéus de palha de aba larga, ponchos e, anteriormente, a cuia de tomar congonha (98);

(94). — *Atas da Câmara de São Paulo*, vol. IX, 65.

(95). — *Revista de História*, n.º 4, 1950, pág. 500.

(96). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no século XVIII*, vol. II, 2a., págs. 170-171.

(97). — Taunay, A. E., *op. cit.*, vol. I, 1a., pág. 103.

(98). — Holanda, S. B., *Caminhos e Fronteiras*, págs. 154 e 24.

4.º) — concorreram para ampliar os velhos caminhos, porque, à sua passagem,

“as bruacas ou surrões que pendiam a cada lado do animal” iam “quebrando e varrendo a galharia por entre brenhas espêssas” (99);

5.º) — levaram a Araritaguba, a Minas e a Goiás, os suprimentos de que careciam, sem os quais talvez tivessem fracassado as explorações auríferas;

6.º) — proporcionaram a muitos um negócio lucrativo, conforme o testemunho de Manuel Cardoso de Abreu por volta de 1780, referendado em 1793 pelo de Bernardo José de Lorena;

7.º) — puseram em ligação diversas regiões do Brasil: Rio de Janeiro e Minas, São Paulo e Minas, São Paulo e Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul, etc.;

8.º) — foram a causa, também, de nossas lutas no Prata, valorizando as planícies sulinas e fazendo-as disputadas.

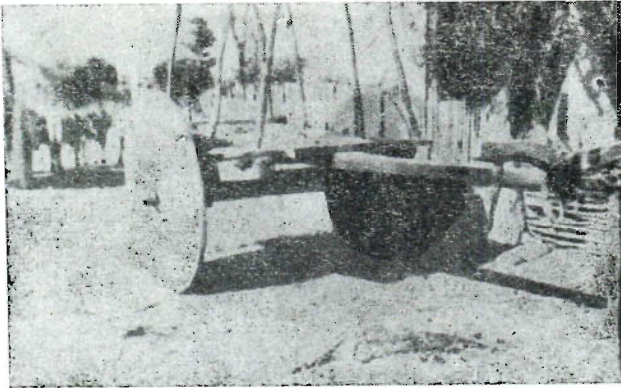


Fig. 9. — Aí está um carro de bois, de origem portuguesa, dos que se usavam entre nós. Mas êsse não foi o único tipo.

Mas nem tudo se resumia ao tropel dos animais, indo e vindo pelas estradas do Planalto, levantando poeira, quebrando ramagens e danificando pontes. De quando em quando ouvia-se a cantilena de um carro de bois a gemer em seus cocões. Raros no início, em São Paulo, aparecem mais freqüentemente na segunda metade do setecentismo. Ignoramos a data de

(99). — Holanda, S. B., *Ibidem*, págs. 154 e 24.

sua entrada no cenário paulista consoante vimos páginas atrás. Deviam ser pouquíssimos tais veículos, mesmo nas primeiras décadas do século XVIII, como bem evidenciam os inventários, com seu silêncio sobre os apetrechos utilizados nos carros. De outro lado, é só em 1746 que encontramos notícias dos carros de bois através de uma reclamação feita pelo padre Matias Alves (100). Gostaríamos, porém, de lembrar novamente que, a partir de 1640, o caminho de Ibirapuera, ou de Santo Amaro, surge a cada passo nas “cartas de datas de terra” com o nome de “caminho de carro” e que, para diferenciá-lo do caminho recém-aberto, também o chamavam “caminho velho de Santo Amaro”, denotando dêsse modo sua serventia desde há anos. Alguma coisa, então, teria retardado o seu aparecimento e sua maior utilização. Bois, havia-os em São Paulo já no albor de sua história, sendo uma das fontes de renda da Capitania. De carpinteiros, ferreiros e correspondentes instrumentos deixaram-nos informes as *Atas* e outros documentos. Sem dúvida, os sitiantes, vindos quase todos do velho Portugal, tinham ciência das vantagens oferecidas pelo carro de bois, por exemplo, em mercadorias de grande pêso e volume, como: canoas, madeiras, telhas, pedras, terra, etc. Acontece, no entanto, que, a princípio, as distâncias entre as vilas e as roças eram curtas; a mão de obra, baseada no escravo indígena, relativamente barata. Existia, além disso, uma rede fluvial de fácil acesso e navegável em muitos trechos. Mais adiante surgiriam os muares em larga escala. Mas os caminhos seriam o maior entrave, em terreno acidentado, quando não prejudicados por várzeas e cursos d’água. A exígua largura dos mesmos dificultava sempre, também, a sua passagem. Os carros de bois eram veículos pesados, feitos de madeira de lei, movendo-se o seu eixo sobre cocões. Exigia pouca ferragem em sua confecção, a qual era compensada pela resistência do material empregado e pela junção das peças. Pesado e rude, não podia deixar caminhos e pontes sem a marca de sua passagem, além da carga que transportava, até cem arrôbas. Enfim, um bom veículo para os chapadões do interior, mas não para regiões acidentadas. De fato, também o iremos encontrar nos longínquos rincões de Cuia-bá, no varadouro de Camapoã, ao tempo das monções. Chegada ali a bandeira, conduziam-se as canoas em carros grandes, de quatro rodas, puxados por seis a oito juntas de bois, ao passo que as mercadorias seguiam noutros de duas rodas ou às costas de negros (101).

(100). — Mota, Othoniel, *Do rancho ao palácio*, pág. 96.

(101). — Holanda, S. B., *Monções*, pág. 154.

Provavelmente foi só depois de 1740 que êles passaram a freqüentar mais assiduamente as vias públicas de São Paulo. Nesse ano pensou-se em revestir suas ruas com pedras (102), medida que não se efetivou na ocasião, devido, certamente, às dificuldades econômicas em que se debatia, à condição dos caminhos e à falta de transporte adequado. Recordamos Benevenuto Sant'Ana que, ao se construir, em 1792, o chariz da Misericórdia, trouxeram-se as pedras de Santo Amaro, em canoas, desembarcando-as no pôrto da Tabatinguera (103). A 11 de fevereiro de 1764 via-se obrigada a Câmara a publicar mais um de seus editais, estipulando multas para os animais, tropas e boiadas que passassem pela ponte grande do rio Pinheiros, à semelhança do que fez com outras, porém nada objetivou quanto aos carros de bois (104). As referências só aparecem nas últimas décadas, graças, agora, ao novo surto de progresso que a Capitania começava a sentir, em virtude do comércio de animais e da industrialização da cana de açúcar. Abasteciam-se os moradores, então, dos produtos que lhe vinham de Cotia, Nazaré, Atibaia, Juquerí, Bragança, Parnaíba e Mogí das Cruzes, e que os atravessadores insistiam em desviar para onde lhes convinha (105). Em 1783 determinava a Câmara que os carros de bois não podiam entrar e nem andar pelas ruas da cidade sem os respectivos guias, devendo êles tomar o maior cuidado para que ninguém fôsse atropelado e nem danificadas as calçadas (106), tão penosamente construídas. Nesse mesmo ano vinha a lume, de novo, o problema do calçamento das ruas; trabalhar-se-ia primeiro na de São Bento e depois se passaria a outra. Nada prejudicaria o trânsito, reza a Ata,

“visto os poucos carros que havia na cidade” (107).

Poucos, sim, contudo causavam estragos às pontes e calçadas, razão porque, em 1787, a ponte grande de Santana ameaçava ruir, devido

“aos carros que continuamente por ela passavam, conduzindo madeiras, de pessoas particulares, com duas e três juntas de boi...” (108).

(102). — Taunay, A. E., *História da Cidade de São Paulo no século XVIII*, tomo II, pág. 154.

(103). — Sant'Ana Nuto, *São Paulo Histórico*, vol. I, pág. 133.

(104). — Taunay, *op. cit.*, vol. I, 2a., pág. 165.

(105). — *Atas*, XIX, pág. 370.

(106). — *Registo da Câmara...*, XI, pág. 519.

(107). — Taunay, *História de São Paulo no século XVIII*, II, 1a., pág. 181.

(108). — *Ibidem*, vol. II, 1a., pág. 173.

Mais tarde o governador Lorena ver-se-ia na contingência de fixar-lhes pontos de estacionamento.

E por ora, deixamô-los por aqui! Tratemos de alguns meios de transporte mais delicados, para gente de fino trato, como as senhoras ricas e de posição social destacada e mais excepcionalmente um governador do tipo de D. Pedro de Almeida e Portugal. Referimo-nos ainda às célebres **cadeirinhas**, mais conhecidas, agora do que no século anterior. O caso dêsse ilustre personagem haveria de figurar na história paulista. Temeroso de enfrentar a viagem às Gerais montado numa cavalgadura ou porque a rêde não ficasse bem a seus brios, ordenou enquanto se achava em São Paulo, que lhe preparassem uma cadeirinha. Deixemos que, a propósito, fale o autor do **Diário da Jornada, Que fes o Exmo. Senhor Dom Pedro... Athe AS Minas, Anno de 1717:**

“...e neste dia (26 de setembro) se acabou de fazer huma cadeirinha, que sua ex.^a mandou fazer contra a opinião de todos para ajornada julgando menos aspera do que a pintauão, como com effeito se experimentou. Não se pode omitir (ainda que seja contra a charidade) huma ruindade, que se experimentou nos Padres da companhia a quem sua Ex.^a repetidas vezes regalou com presentes de doce, galinhas, e duas vacas, e foi que sendo precizo hum couro de Boy para fazer-se huas correas para a cadeirinha, não se achando em outra parte senão no Collegio dos Mesmos o venderão estes por duas patacas, constando-lhe que hera para o seruiço de sua Ex.^a pois no mesmo Collegio se fazia a cadeirinha”.

Conclui-se do exposto que no colégio dos padres jesuítas havia pessoas dedicadas ao fabrico do delicado móvel, evidência de que valia a pena obra dessa natureza. O certo é que os seguidores de Santo Inácio não gostaram do gesto de D. Pedro, mandando-a confeccionar por outros mestres do ofício, e nem os partidários do governador apreciaram o sovinismo daqueles. Afinal, na manhã do dia 27 de setembro, lá se foi Sua Excia. para as Minas, levado na cadeirinha,

“para cujo effeito vinhão 20 carijos, que não se podendo acomodar com os cochins a trazião entre quatro em sima dos hombros a modo de Andor” (109).

Salvo um ou outro trecho, em canoa, pelo rio Paraíba, todo o percurso foi vencido na cadeirinha, segundo parece, e o restante, desde um pouco adiante de Piedade, a cavalo. Quanto teria custado a cadeirinha? Foram os gastos à custa do erário público? Não sabemos! Mas a quanto montariam as que Pedro Taques, na fase áurea de sua vida, possuía “para as senhoras de sua casa”? (110). Podemos tomar como base a ca-

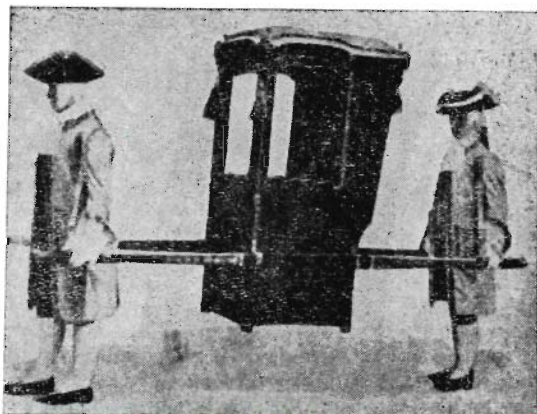


Fig. 4. — Tipo de cadeirinha.

deirinha de ombros de Bárbara Heliodora, com cortina de veludo carmesim. Hércia Dia, no estudo a que procedeu sobre **O mobiliário dos Inconfidentes**, verificou que a dita cadeirinha valia tanto quanto

“uma morada de casas assobradadas, cobertas de telha, e assoalhadas, com quintal murado de pedras sitas no Arraial da Lagem (São João de El-Rei)”, isto é, 80\$000, quantia elevada, já se vê (111). E’ preciso lembrar, no entanto, que a cadeirinha de D. Heliodora era luxuosa e que, também, os mineiros da época ostentavam maior riqueza que os paulistas. Não é menos verdade, outrossim, que, tanto em Minas como em São Paulo, o valor dos imóveis era irrisório, comparado com o de objetos manufaturados.

São Paulo conheceu algumas cadeirinhas de fino gôsto, embora a História não nos tenha conservado os nomes de seus

(110). — Taunay, A. E., *Pedro Taques e seu tempo*, pág. 98.

possuidores e poucas são as que chegaram até nós. De uma delas damos aqui a sua representação. Acha-se a mesma no primeiro pavimento do Museu Paulista, na galeria à direita. Segundo consta dos assentos, devia ter pertencido à Marquesa de Santos, fato que Antônio Egídio Martins contesta, baseado em



Fig. 5. — Tipo de cadeirinha.

Cadeirinhas dos modelos acima trafegaram pelas ruas de São Paulo desde meados do século XVII. Pode-se ver uma delas, semelhante à que mostramos aqui, no Museu Paulista. Devia ter pertencido à Marquesa de Santos ou ao 3.^o bispo de São Paulo, d. frei Manuel da Ressurreição (m. 1789).

argumentos de certo valor. Para êste, pertencera ela ao terceiro bispo de São Paulo, d. frei Manuel da Ressurreição, falecido a 21 de outubro de 1789, e, a seguir, ao tenente-coronel Bernardo Jacinto Gomes que a deixou às filhas. Em 1854 ven-

(111). — *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, vol. III, Ano de 1939, pág. 166.

deram-na as ditas senhoras ao comerciante Lourenço Domingos Martins, por 300\$000 (112).

Mas, de qualquer forma, a preciosa cadeirinha é, ainda, uma testemunha do bom gosto e da posição de seu primitivo dono. J. Wash Rodrigues, que a descreveu, considera-a

“móvel de grande valor artistico, em estilo D. Maria I, com entalhes dourados e pinturas”.

Possui uma janela na frente e duas laterais, cujos vidros se suspendiam por meio de correias. Pintada a óleo de côr vermelha nas partes lisas, é guarnecida de molduras finas, retas e curvas, tendo ornatos entalhados em relêvo com flores e elementos do recocó, dourados. Nas quatro faces da parte inferior, apresenta quatro painéis grandes e dois pequenos em pintura fina, a óleo, representando cenas mitológicas. No painel posterior, aparecem Vulcano e outras figuras.

A sua cobertura é arqueada, de ouro prêto, fixado com pregos dourados de cabeça cônica. Os arremates dos quatro cantos também constituem verdadeiros ornatos, vasados em bronze dourado. E no interior tem assento de madeira esculpida e dourada, almofadas e forros de veludo carmesim. Os varais são fixos na frente e na retaguarda, reforçados com suportes ou braços em ferro forjado, medindo de ponta a ponta 2,515 ms. A altura dêsse belo móvel é de 1,445 ms., variando, porém, a largura que, na parte superior é de 0,885 ms. e na inferior sòmente 0,62 ms.

Um novo meio de transporte que se introduziu aqui foi a **liteira**, espécie de cadeirinha amplificada, para viagens mais longas, fora da cidade. Tratava-se de móvel de madeira, revestido de couro curtido e pintado, pesando relativamente pouco. Forravam-no com tecidos delicados, de côres vivas, uma para as paredes internas, outra para o teto, ou quando não uma só. Comportava perfeitamente duas pessoas adultas, de estatura e gordura médias, pois a largura do mesmo estava relacionada com o espaço dos varais, destinados aos animais de tiro. Ia um na frente e outro na retaguarda, tendo cada qual um escravo para guiá-lo, viajando de pé, a seu lado. Êstes varais podiam servir de base para suportar tôda a armação, mas há também o caso de liteiras em que êles são independentes, firmando-se

(112). — Martins, Antônio Egídio, *São Paulo Antigo*, vol. II, pág. 143. Livraria Francisco Alves & Cia. 1911.

— Outras cadeirinhas possui o museu, e daí um possível equívoco do Sr. Antônio Martins.

no móvel por meio de braçadeiras e de suportes de ferro. Podiam ter uma ou duas portas. Variava, outrossim o número de janelas e o seu material, desde o simples tecido até aos caixilhos de vidro. Os ocupantes, naturalmente, só podiam viajar assentados, pois a altura do veículo era de 1,20 a 1,40 ms.

Entretanto, para aquelas viagens em que convinha ir deitado ou reclinado, recorria-se aos bangüês. Que eram êles? Houve tempo em que se deu tal designação às padiolas destinadas ao transporte de cadáveres de negros (113). Porém agora são veículos de tração animal, muito semelhantes às liteiras, tanto assim que às vêzes se confundem os dois. Há, contudo, diferenças entre ambos. Bastaria lembrar que o bangüê tem como finalidade precípua servir a pessoas que necessitavam viajar deitadas e, por conseguinte, levava enxergões ao invés de bancos, fato que também determinava o seu formato alongado, retangular. O teto do bangüê cai em direção aos varais, isto é, para os lados externos, ao passo que o das liteiras pendem, geralmente, para a frente e para trás. Os dois foram também marcos da posição social e dos cabedais de seus proprietários (114).

Na figura, abaixo, têm os leitores o exemplo patente de um bangüê rústico, empregado no serviço da Fazenda Felicis-

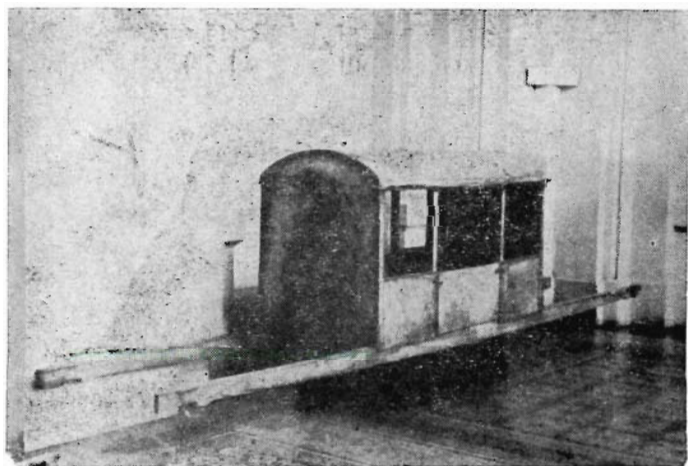


Fig. 10. — Bangüê rústico, existente no Museu Paulista. Segundo consta, pertenceu ao Comendador Luís Antônio de Souza Barros (1881-1887).

(113). — Mota, Otoniel, *op. cit.*, pág. 104.

(114). — *Documentos Interessantes*, XXII, pág. 146.

simo, em São Carlos do Pinhal, na primeira metade do século passado, e segundo consta dos assentamentos do Museu Paulista, pertenceu ao Comendador Luís Antônio de Souza Barros (1811-1887). Como se pode notar, trata-se de veículo muito simples, não significando isto que todos fôsem também assim: ao contrário, alguns houve bem luxuosos. Êsse é de sola pregueada, tôda pintada de verde-claro. Tem o formato retangular, sendo abaulado o seu teto. Sem fôrro, sem vidros e sem cortinas. Possui duas portas e quatro vãos. Chão também de sola. O viajante era transportado deitado, o que explica a ausência de bancos e mesmo seu formato. Mede 1,66 de comprimento por 0,755 de largura. A altura dos lados é de 0,90. Os varais da frente alcançam 1,54 e os da parte trazeira 1,38.

Nenhum dêsses veículos conseguiu abolir inteiramente as rêdes, pois havia serviços em que elas se prestavam melhor, além de serem acessíveis à bôlsa dos menos aquinhoados. Para viagens muito longas, quando se fazia mister levar a família, ou trazer a mesma à cidade, o carro de bois gozava de preferências, especialmente ao se colonizar o interior.

Diremos, em conclusão, que o tráfego na Capitania de São Paulo foi movimentado, embora com poucas vantagens para a nossa cidade. Os caminhos para as Minas se agitaram com a ida e vinda de escravos e de tropeiros. A via Tietê-Paraná viveu como nunca. Naqueles o veículo humano e os muares, bem como nesta última as canoas, foram todos respostas às exigências do meio geográfico. Em alguns setores o transporte humano permaneceu mesmo até bem tarde, exemplo que nos é dado por aquêles que enviavam suas cargas por Paratí, ou por quantos se faziam conduzir em rêdes e cadeirinhas. Caso semelhante encontrava-se em Curitiba, onde a ocupação principal da gente pobre consistia no transporte de mercadorias desde o pôrto de Paranaguá (115).

IV

DO AÇÚCAR PAULISTA AO CAFE'.

Na segunda metade do século XVIII operaram-se modificações de realce na vida dos paulistas, determinadas por uma série de fatôres. De há muito cessara a paixão pelo bandeirismo de apresamento. O sedutor Eldorado, oculto no seio de

(115). — Holanda, Sérgio Buarque, *Caminhos e Fronteiras*, págs. 156-157.

regiões distantes, vai perdendo fôrças em seu espírito. Cansado de correrias pelo **hinterland**, anela por uma existência mais pacífica. As expedições para o temível Iguatemi acabam-se de todo. E o paulista volta-se, então, para a terra que há tanto negligenciara ou se entrega ao comércio, quando não a



Fig. 11. — Liteira. As liteiras estiveram em uso no Planalto desde o século XVIII, existindo delas alguns exemplares no Museu Paulista.

ambos, pois a agricultura seria dentro em pouco uma de suas atividades econômicas, embora insignificante a princípio. O acentuado aumento dos muares no transporte facilitava a gradual liberação de braço humano para outros misteres. O número de escravos negros também crescia. Antes disto apenas



Fig. 12. — Bangüê. O bangüê destinava-se a viagens longas e, ao invés de assentos, como na liteira, levava enxergões e almofadas. Há exemplares dele em nosso Museu.

poderia haver uma lavoura de subsistência, prêsa a velhos métodos e mesmo sem estímulo. D. Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, constatara o mal e resolvera aplicar-lhe corretivos (116). Certamente não conseguiu realizar todos os seus planos, mas uma coisa é certa: só a partir de então se cogitou de cuidar da agricultura paulista. Ninguém poderá negar-lhe, outrossim, o empenho com que defendeu o comércio de eqüinos, em mãos, quase todo, de súditos seus, conforme revelam seus ofícios ao Conde de Valadares, em 1769, e ao Marquês do Lavradio, em 1770 (117). Ainda no início do século passado o Itú, Piracicaba, Pôrto Feliz, Mogí Mirim, Campinas, Atibaia, Bragança, até Jundiaí, entrou a desenvolver a industrialização da cana, em razão de se achar, relativamente, mais próxima de Goiás e sul de Minas (120 a 200 kms.) (118). Reduzida a distância e facilitados os transportes, o artigo chegava mais barato ao destino e ao alcance de maior número de consumidores. Em resumo: antes de findar-se o século, a população da Capitania multiplicou-se algumas vêzes. De 3.000 almas em 1653, passou a cêrca de 117.000 em 1777 e em 1801 a 170.000 (119). A cidade de São Paulo atingia, em 1794, o total de 9.359 habitantes (120). Ao lado de Santos, Araritaguaba e Taubaté, algumas vilas experimentam melhores dias: Sorocaba e Itapetininga devido ao comércio de animais, venda de mantimentos aos tropeiros e tiragem de ouro nas faisqueiras; outras, como Parnaíba, Itú, Araçariguama, Atibaia, Campinas, etc. graças à produção de açúcar. Piracicaba, outrora empenhada no fabrico de canoas, tornar-se-ia entreposto de mercadorias com o sertão e também fornecedora daquele delicioso artigo. A cidade de São Paulo, no entanto, à semelhança de umas tantas, caminhava a passos de bicho preguiça (121). O volume de suas transações com as Minas devia ser pequeno, porquanto o Rio as supria diretamente e bem assim as nossas vitráfico de animais constituia para a gente da Capitania atividade das mais lucrativas. No setor da lavoura o produto que lhe atraiu a atenção foi o açúcar. A zona compreendida por

(116). — *Ibidem*, págs. 245 a 150. Também *Documentos Interessantes*.

(117). — *Documentos Interessantes*, transcrito por R. Simonsen, *op. cit.*, tomo I, pág. 294 e segs.

(118). — Ellis Jr. e Myriam Ellis, *A Economia Paulista no século XVIII*, Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1950.

(119). — Oliveira, Machado, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, tomo de 1913, cit. por Simonsen, in vol. I, pág. 352.

(120). — Cit. por Raul de Andrada e Silva, in *Revista de História*. Ano VI, 1955, pág. 80.

(121). — Abreu, Man. Cardoso de, *Divertimento Admirável...*, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. VI, pág. 253.

las cerealistas e açucareiras. Sua ascendência resultaria de dois fatores, especialmente: função político-administrativa e ir-se convertendo aos poucos em entreposto das vilas interiores, fornecendo-lhes os artigos que importava através de Santos e Rio de Janeiro (122). Contudo, São Paulo não estacionou. Por volta de 1744 os franciscanos construíam os primeiros condutos de derivação d'água, simples valetas cobertas de pedras. Logo mais veio o recolhimento de Santa Tereza e



A água para uso doméstico, levava-se à cabeça.

Fig. 13). — Transporte d'água. A água transportava-se, outrora, à cabeça. A princípio por escravas índias e depois por negras africanas.

em 1792, para gáudio da população, o chafariz da Misericórdia (123), ou antes, para maior comodidade das escravas negras que tinham de carregá-la em potes. Ainda estavam longe os tempos para o transporte da mesma em veículo. Este apareceu nas ruas da cidade já em pleno século XIX, formado

(122). — Monbeig, Pierre, *La croissance de la Ville de São Paulo*, in "Revue de Géographie Alpine", Grenoble, 1952, pág. 76.

(123). — Bruno, Ernani Silva, *op. cit.*, vol. I, págs. 280-288.

por enorme cartola deitada sôbre uma carroça puxada por muares. A água vendia-se de porta em porta (124). Porém as negras de tabuleiros à cabeça continuaram a perambular pelas vias públicas, se bem que menos freqüentemente, pois a rua da Quitanda se convertera em logradouro de suas mercadorias. Portanto, a observação de Saint-Hilaire de que não encontrou negros nas ruas de São Paulo, a transportar mercadorias sôbre a cabeça, conforme vira no Rio, não é absolutamente certa (125).

Ocasões houve em que os moradores da roça traziam os seus produtos em cargueiros e os ofereciam de porta em porta. Apenas a carne e o toucinho se vendiam nas célebres “casinhas”. Mas até êsse comércio ambulante acabou por se delimitar, e quer trouxessem as produções em cargueiros isolados, ou em tropilhas, vendiam-nas aos negociantes da praça que, por sua vez, as transferiam para os consumidores. Assim, anos depois, Saint-Hilaire haveria de encontrar de tudo na rua das “casinhas”. Durante o dia, acrescenta êle, nota-se ali acúmulo de negros, de roceiros, de muares, de arrieiros (126). Também as feiras de Pilatos, no início do oitocentismo, apresentavam quadro dos mais peculiares na vida de nossa cidade, porquanto nelas se expunham à venda artigos de espécies e procedências várias; até festas havia. De longe vinham até cem cavalos trazendo tôda sorte de mercadorias (127). São Paulo usufruia agora melhores condições. Nas comunicações do governador Bernardo José de Lorena já se não acham as notas tão pouco lisongeiras de um Botelho Mourão, de um Rendon ou de Frei Gaspar da Madre de Deus (128). A agricultura renascera e o comércio de animais prosseguia ativamente. Lorena prestara grande serviço à Capitania fazendo pavimentar alguns trechos do caminho para Santos, de modo a se facilitar o intercâmbio com o sul do país e o Prata, especialmente, mas, ao tempo do Capitão-General Melo Castro e Mendonça, o conhecido Pilatos, ou seja entre 1797 e 1802, o tal caminho, principal escoadouro do Planalto e **hinterland**, ainda não era carroçável (129). Nem a terraplanagem da várzea do Cubatão

(124). — Sant'Ana, Nuto, *São Paulo Histórico*, vol. IV, pág. 72.

(125). — Saint-Hilaire, A. de, *Viagem à Província de São Paulo*, pág. 181.

(126). — *Ibidem*, op. cit., pág. 181.

(127). — Sant'Ana, Nuto, op. cit., vol. II, págs. 77-78 e *Documentos Interessantes...*, XIX, pág. 241.

(128). — Bruno, Ernani Silva, op. cit., vol. I, pág. 92 e *Documentos Interessantes...*, XV, págs. 124, 126.

(129). — *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, XXIX, pág. 14.

existia. John Mawe que, em 1808, fêz a viagem desde Santos a São Paulo observou quão penoso o Caminho do Mar ainda restava. Não obstante as mulas excederem de muito aos cavalos nas estradas íngremes e más, conta êle, era freqüente vê-las caírem de fadiga, e algumas havia mortas à beira do referido caminho (130). As caravanas chegavam diâriamente à cidade, ou sômente passavam por ela. Do interior traziam seus produtos, uns para o consumo local, outros para a exportação. Açúcar, aguardente de cana, toucinho, cereais, couros, índigo, etc. Do pôrto fluvial do Cubatão retornavam com as mercadorias importadas: sal, ferragens, louças de barro e manufaturas, além de outras (131). Não raro, via-se chegar também algum fazendeiro abastado, acompanhado por numerosa cavalgada. Outras vêzes, ruas e caminhos eram animados pela presença de uma liteira, em que fazendeiros ricos conduziam à cidade suas famílias (132). Igualmente as cadeirinhas estiveram em evidência. Mas a novidade do dia estava nas carruagens. A primeira a surgir no cenário paulistano, segundo admite Teodoro Sampaio, foi a do Governador (133), acrescida mais tarde pela sege do Bispo, D. Mateus, morador na rua do Carmo e, certamente, outras deveriam haver, conforme revela uma Indicação à Câmara, em 1820, que reza:

“Indico a bem do público que esta Câmara, com urgência da necessidade pública, mande imediatamente retificar as calçadas de tôdas as ruas, onde se acharem arruinadas e demolidas pela corrente das águas, carros e seges” (134).

Os carros, referidos na Indicação, são os de bois. Mesmo quando apareceram as carroças puxadas por bestas ou cavalos, havia quem lhes atrelasse animal vacum, e o inverso também acontecia, pelo menos em ocasiões especiais. Êstes dois casos surgem, por exemplo, nas solenidades de dezembro de 1810, quando se festejou o nascimento do primeiro neto de D. João VI.

“Quinze dias antes (dos festejos) saíria pelas ruas da cidade alta um carro puxado por bestas e gente encoberta”,

(130). — Mawe, John, *Viagem ao interior do Brasil*, págs. 72 e segs.

(131). — Verifiquem-se a obra de Mawe e a de Spix e von Martius, *Viagem pelo Brasil*, vol. I.

(132). — Sampaio, Teodoro, *São Paulo no século XIX*, in “Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo”, VI, pág. 159.

(133). — *Ibidem*. Sampaio, Teodoro, *op. cit.*, pág. 159.

(134). — Sant’Ana, Nuto, *São Paulo Histórico*, vol. I, pág. 335 e também a obra de E. S. Bruno.

publicando o bando oficial. No dia da inauguração realizarse-ia, à tarde, uma passeata de carros

“carregados de mantimentos e carne suficiente, rega-bofe oferecido aos presos. Reunindo-se na rua da Tabatinguera, iriam até ao Largo do Palácio, e dali à residência episcopal, e então à Cadeia. Os festejos prosseguiriam nos dias seguintes com ‘ópera franca’, ‘carros alegóricos’, ‘encamisadas’, e ‘cavalhadas’” (135).

John Mawe notou que o cavalo não era utilizado como cargueiro. Serviam-se dêle, porém, como animal de sela, as pessoas de posição ou de recursos. Aparece nas solenidades do passamento de D. Maria I, todo coberto de luto. A êle cabia, pois, lugar de destaque nas grandes datas e festividades. Todavia, ao boi e aos muares estava prêsa a vida econômica da Capitania, e eram êles que animavam as estradas. Já não vinham só de perto os carros de bois, com sua monótona cantilena. Chegavam de sítios distantes, onde a civilização nem sequer entrara. Informa-nos Saint-Hilaire ter encontrado nos sertões de Pouso Alto (Franca) um fazendeiro que

“uma vez no ano vinha a São Paulo com um carro de bois, carregado de toucinho e algodão, e dali regressava transportando sal e artefatos de ferro” (136),

fato que viu confirmado logo, ao aproximar-se de São Paulo. Deixemos que fale o ilustre visitante:

“Vi também na estrada, dois ou três carros, vindos de Franca para São Paulo, carregados de mercadoria e puxados por bois. Êsses animais tinham sido desjuntados, e sôbre os carros estavam mulheres que comiam e faziam “toilette”. Já tinha encontrado, por várias vêzes, na estrada, alguns dêsses carros, que freqüentemente vêm de muito longe, nos quais os colonos transportam a sua produção à capital da provincia. Os proprietários dêsses veículos servem-se dos mesmos como tendas ou ranchos, abrindo-se neles para dormir ou livrar-se da chuva, exemplo que eu próprio seguí mais tarde” (137).

Carreavam para a cidade toucinho, cereais, açúcar, sobretudo. Os das vizinhanças traziam verduras, frutas, “carra-

(135). — Taunay, A. E., *História Colonial da Cidade de São Paulo no século XIX*, págs. 108 e 109.

(136). — Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 15.

(137). — Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 158.

das” e “mocutas” de lenha, madeiras, e outros artigos. O Governador Lorena, em 1791, vira-se obrigado a fixar-lhes pontos de estacionamento. Os que viessem de Atibaia e Parnaíba estacionariam na chácara do Bexiga (entre o Anhangabaú e o riacho Saracura). Os de Mogí das Cruzes e todos os das bandas de Leste, o fariam na várzea do Carmo

“no lugar junto às casas da chácara do Capitão Nazaré” (138).

Ainda no século XIX uma porção de inconvenientes e abusos levariam a Câmara a tomar certas medidas contra os carreiros. Por exemplo: aquêles que os deixassem andar “sem candieiro à frente”, isto é, sem guia, seriam multados ou encarcerados (1808, 1809). Em 1815 levantavam-se reclamações quanto aos estragos produzidos por êles nas calçadas das ruas. Decidiu-se também que nenhum podia deter-se nas ruas, e se algum necessitasse deixar mercadorias à porta do comprador, devia reservar espaço para os transeuntes passarem livremente, no mínimo uma braça de distância (139). Além disso não se deviam recusar a atender à Câmara quando solicitados a transportarem as pedras para os novos calçamentos. Parece que nunca houve tanta solicitude, pois o poder municipal se zangava com os carreiros por não lhe darem pronta colaboração (140).

Mas o maior movimento provinha do constante vai-vem das tropas de muares. Seu trânsito por São Paulo crescera, segundo vimos, desde a terceira década do oitocentismo, de ano para ano, prolongando-se pelo ciclo do café a dentro, só recrudescendo com a introdução das estradas de ferro. O muar foi um dos suportes da economia aurífera e o seria no breve ciclo do açúcar paulista e a seguir no do café. Tornou-se, pois, comum, o movimento de tropas nos caminhos que levavam à marinha; a Santos, de modo particular, e ao Rio de Janeiro. Outras rumavam para Goiás, Minas e Mato Grosso. Ao tempo de Saint-Hilaire, o capitão-mor de Jundiá especializara-se neste empreendimento. Mandava êle adestrar em sua fazenda os animais adquiridos em Sorocaba e os revendia em lotes aos interessados, encarregando-se, outrossim, de lhes fornecer “cama-

(138). — *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, XLVI, pág. 125.

(139). — Taunay, A. E., *História Colonial da Cidade de São Paulo no século XIX*, págs. 360-361. Sant'Ana, Nuto, *São Paulo Histórico*, IV, págs. 71-72.

(140). — Sant'Ana, Nuto, *Metrópole*, pág. 167.

radas” e provisões para o caminho (141). Spix e Martius encontraram na estrada do Rio, **bodegas**, ou seja, vendas, onde os tropeiros podiam suprir-se de algumas mercadorias, mas, no **hinterland**, isto raramente acontecia. Mogi Mirim, Campinas



Fig. 14. — Rancho à beira das estradas para pernoite • guarda de mercadorias. Quadro de Francisco Richter — Museu Paulista.

e Jundiá forneciam o maior número de camaradas. Nesta época já aparece bem definida a hierarquia entre os componentes das tropas; no ápice está o tropeiro, pròpriamente, dono dos ani-



Fig. 15. — Tropa em viagem no interior do Brasil.

(141). — Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 115.

mais e inclusive da carga, muitas vezes. Nem sempre acompanhava o grupo, mas se fôr precisa a sua presença, junta-se a êle dias mais tarde. E' um capitão de negócios, respeitado e benquisto em tôdas as rodas. Vinha depois o "capataz", espécie de lugar-tenente do tropeiro em sua ausência, ou então o "arriero", incumbido do contrôlo das cargas e do cuidado aos animais, e, finalmente, o "tocador", ou "camarada", que viajava a pé. Nas viagens longas ia também o "cozinheiro" da tropa (142). O "tocador" recebia de 20\$000 a 30\$000 por viagem, de São Paulo a Vila Boa e regresso, em quatro meses de percurso. O "arriero" era pago na base do número de animais que lhe fôsem confiados (143). Do interior da Capitania a distância, naturalmente, variava de vila para vila, ao pôrto de Santos, ou melhor, até Cubatão. De Campinas, doze dias; de Pôrto Feliz, oito, e de São Paulo, dois. Quando os produtos tivessem que pagar pedágio, tal como sucedia com o açúcar de Atibaia e Jundiá, onerava-se seu preço, com vantagens para aquelas vilas que não precisassem efetuar-lo. Nem todos os engenhos possuíam tropa, mas, neste caso arrendavam os serviços de um particular, combinando o pagamento na razão de arrôba carregada. Os de Campinas, em 1819, pagavam de \$340 a \$400. Outros preferiam vender o produto no próprio engenho, a mercados de São Paulo, os quais se responsabilizavam por seu transporte. Quem o vendesse no Rio, tirava maiores lucros, por ser ali o preço mais vantajoso. Cada mula carregava de 6 a 12 arrôbas, divididas em dois sacos, metidos, cada um dêles, num grande cesto de taquara, ou jacá, achatado e mais ou menos quadrado (144). O custo da tonelada-quilômetro, desde o interior a Santos, pela Calçada do Lorena, ficava em cerca de \$146, ou 6\$000 por arrôba, pelos dados colhidos por Myriam Ellis (145).

No govêrno de França e Horta o açúcar ainda não constituia o artigo de maior renda na exportação da Capitania. Em 1807 o primeiro lugar pertencia à cachaça, e então, fumo, galinhas, cavalos, mulas, açúcar. As exportações se faziam para o Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Pernambuco, Bahia, Rio São Francisco e Portugal. Para êste predominavam o açúcar, couros e arroz. Arruinada, entretanto, a produção das Antilhas pela libertação de seus escravos e pelas guerras na-

(142). — Calógeras, P., *Res Nostra*, págs. 578 a 592.

(143). — Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 143.

(144). — Saint-Hilaire, *op. cit.*, pág. 150.

(145). — *Revista de História*. São Paulo, n.º 4, Ano I, 1950, pág. 510.

poleônicas, o açúcar brasileiro encontrou forte incentivo ao seu fabrico, mesmo porque a nova capital do Reino, estabelecida no Rio desde 1808, vinha exigindo maior rendimento. Em 1813 a sua exportação atingia 578.675 arrôbas e o café 9.223 arrôbas. Os engenhos paulistas somavam 458 unidades, segundo Spix e Martius (146). O comércio do Brasil com as nações amigas veio abrir novas possibilidades também para São Paulo. Ampliava-se a frente de consumo, todavia para atendê-la faziam-se mister uma retaguarda supridora e meios de transporte. Foi então que nossos caminhos se avivaram em demanda de São Paulo e de Santos. Em breve o número de navios se avolumou, na cidade de Brás Cubas, sobretudo ingleses.

A navegação de cabotagem, feita em escunas, avultou-se nas rotas brasileiras, permitindo relações mais afins com o sul, especialmente, e um pouco menos com o norte do país. O Tietê perdeu consideravelmente o seu tráfego, não porém de vez. Tanto que, a seu respeito, assim se expressou Adolfo A. Pinto:

“Os moradores situados às suas margens subiam pelo seu principal tributário, o Piracicaba, e vinham a esta praça e a Pôrto Feliz aprovisionar-se de sal, tecidos, ferragens, louças e outros gêneros. Vinham de St'Ana do Parnaíba e até de Miranda” (147).

Também neste período tomou incremento a navegação do Ribeira de Iguape e do Juquiá, em cujas vizinhanças o arroz produzia fartamente. Desciam-no de canoa até ao mar, e daí para Santos (148).

Notamos, entre as conseqüências dêste breve surto açucareiro:

1.º) — o açúcar serviu de precursor do café, na agricultura, no comércio e nos transportes, sendo que, a ambos, o mar prestou relevantes serviços;

2.º) — o comércio através de Santos levou a maior intercâmbio com o exterior, com reflexos sôbre o volume de mercadorias e na melhoria do Caminho do Mar, tal como succedeu no governo de Lorena, que mandou calçá-lo em diversos trechos. Mais tarde proceder-se-ia à terraplanagem da várzea do Cubatão, obra que se completou em 1826;

(146). — Spix e Martius, *Viagem pelo Brasil*, I, pág. 211.

(147). — Pinto, Adolfo A., *História da Viação Pública de São Paulo*, pág. 296.

(148). — *Ibidem*, pág. 297.

3.º) — êsse movimento de mercadorias e de passageiros exigiu também a construção de ranchos à beira das estradas, para abrigo tanto daquelas como dêstes. Em 1805 constata-se a sua necessidade no caminho de Itú, pois diariamente as tropas vinham dali com suas caixas de açúcar (149). Em 1808 John Mawe encontrou um dêstes telheiros no Caminho do Mar, próximo a São Paulo e dêle nos deixou uma descrição (150). Sain-Hilaire refere-se, por diversas vêzes, aos ranchos criados pelo govêrno, conhecidos pelo nome de **ranchos reais**;

4.º) — São Paulo soube aproveitar-se das circunstâncias, prosperando seu comércio e vida urbana. Em 1817 ao publicar sua obra, Aires do Casal advogava para a capital paulista a sede da Universidade, invocando a seu favor o clima, a abundância e barateza de víveres, razões alegadas também por aquêles que na Constituinte defenderam êsse projeto.

CONCLUSÃO.

O nosso estudo confirma as palavras da introdução, quando afirmamos acharem-se os transportes correlacionados com o meio geográfico, fatores econômicos e diversos outros. Em São Paulo a serra de Paranapiacaba obrigou a recorrer ao veículo humano durante uns duzentos anos e a viver quase isolado das restantes capitanias e do Reino. Em consequência voltou-se para o interior, nele buscando o seu destino: entregou-se, então, ao apresamento, realizado de modo geral a pé, porquanto o índio se transportava por si mesmo. Ainda neste afã descobriu o paulista o tão cobiçado ouro, servindo-se, no início, para tôdas as suas necessidades, do cargueiro humano, e logo depois, de cavalos e muares, mas sobretudo de muares (Gerais e Goiás; muito menos Mato Grosso). Para o Oeste, o meio preferido foram as canoas, na fase das monções. Quando se desenvolveu a lavoura da cana e a respectiva indústria açucareira, o muar foi o transporte por excelência. Nenhum outro rivalizava com êle, e nem ainda no ciclo do café, senão quando surgiram a locomotiva e o navio a vapor. Todavia o cavalo, o muar e o carro de bois estavam sempre na vanguarda, matendo esta posição mesmo em nossos dias em certas regiões. Os modernos veículos, movidos a gasolina e a óleo crú, ainda não conseguiram desalojá-los de todo.

A cidade de São Paulo também reflete em sua história semelhantes condições. Libertou-se do isolamento e da pobreza quando se voltou para a lavoura e pôde desenvolver seu

(149). — *Registro Geral da Câmara de São Paulo*, XIII, pág. 288.

(150). — Mawe, John, *Viagem ao interior do Brasil*, pág. 74.

comércio em melhores bases. Novos recursos e técnicas permitiram-lhe aperfeiçoar o Caminho do Mar, diminuindo os riscos e facilitando o intercâmbio de mercadorias. Viajava-se então mais afoitamente. A vida econômica firmou-se; a população cresceu a olhos vistos. O progresso fêz-se inevitável. As mudanças se acentuaram cada vez mais. As casas e sobrados de taipas, cederam lugar a construções mais imponentes e de novos materiais; o divã substituiu a rede; liteiras e banguês tornaram-se obsoletos. Do bonde puxado por animais se passaria ao de tração elétrica e aos automóveis e, afinal, aos ônibus movidos a eletricidade. Em pouco São Paulo seria uma das maiores e mais progressistas cidades do Brasil.

JOSE' GONÇALVES SALVADOR

Licenciado em Geografia e História pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

BIBLIOGRAFIA

- Abreu, Capistrano de, **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. Ed. Soc. Capistrano de Abreu. Livraria Briguiet. 1930.
- Anchieta, Padre José de, **A Província do Brasil**. S. D. do M. E. S. 1946.
- Antonil, André João, **Cultura e Opulência do Brasil**. Livraria Progresso Editôra. Bahia. 1950.
- Barreto, Benedicto Canero Bastos (Belmonte), **No Tempo dos Bandeirantes**. 4a. Edição. Editôra Melhoramentos. 1948.
- Beyer, G., **Ligeiras Notas de Viagem do Rio de Janeiro à Capitania de São Paulo em 1813**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Vol. XII.
- Bruno, Ernani Silva, **História e Tradições da Cidade de São Paulo**. Vol. I (1554-1828). Rio de Janeiro. José Olímpio Editôra. 1954.
- Calógeras, Pandiá, **Estudos Históricos e Políticos — Res Nostra**. Estabelecimento Gráfico Irmãos Ferraz. São Paulo. 1930.
- Cardim, Fernão, **Tratados da Terra e Gente do Brasil**. Introdução e notas de Batista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia. Editôra Leite & Cia. Rio. 1925.
- Casal, M. Ayres do, **Corografia Brasileira**. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional. 1945.
- Deus, Frei Gaspar da Madre de, **Memórias para a História da Capitania de São Vicente**. 3a. Edição. Com um estudo biográfico por A. E. Taunay. Weiszflog Editôra. São Paulo e Rio. 1920.
- Ellis Jr., Alfredo, **O Café e a Paulistânia**. Boletim n.º 141. História da Civilização Brasileira n.º 13. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. 1951.

- Eschwege, **Pluto Brasileiros**. Traduzido do alemão por Domicio de Fdo. Murta. Editora Nacional. São Paulo. 1944.
- Florense, Hércules, **Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas**. Tradução do Visconde de Taunay. Editora Melhoramentos. São Paulo.
- Freire, Gilberto, **Sobrados e Mocambos**, 1a. edição. São Paulo. 1936.
- Holanda, Sérgio Buarque de, **Monções**. Coleção Estudos Brasileiros. Livraria Casa do Estudante do Brasil. Rio de Janeiro. 1945.
- **Caminhos e Fronteiras**. Coleção Documentos Brasileiros. Livraria José Olímpio Editora. 1957.
- Leite, Aureliano, **História da Civilização Paulista**. Editora Saraiva. 1945.
- Leite, Padre Serafim, **História da Companhia de Jesus no Brasil**. Rio de Janeiro. 1949.
- **Novas Cartas Jesuíticas**. São Paulo. 1940.
- Leme, Pedro Taques de Almeida Pais, **História da Capitania de São Vicente**. Com um escôço biográfico por A. E. Taunay. Edição Melhoramentos. São Paulo.
- **Nobiliarquia Paulistana Histórica e Genealógica**. Rio de Janeiro. 1926.
- Machado, Alcântara, **Vida e Morte do Bandeirante**. 2a. edição. 1930. Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais. São Paulo.
- Magalhães, Basílio de, **Expansão Geográfica do Brasil Colonial**, 2a. edição. Empresa Editora Nacional. 1935.
- Marques, Azevedo, **Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo**. Livraria Martins. São Paulo.
- Mawe, John, **Viagem ao Interior do Brasil**. Rio de Janeiro. Zélio Valverde. 1944.
- Monbeig, Pierre, **La Croissance de la Ville de São Paulo**, in "Revista de Géografie Alpine". Grenoble. 1952.
- Monteiro, Zenon Fleury, **Reconstituição do Caminho do Carro para Santo Amaro**. Prefeitura do Município de São Paulo. 1943.
- Mota, Otoniel de Campos, **Do Rancho ao Palácio**. Editora Nacional. Brasileira, 204. São Paulo. 1941.
- Pinto, Adolfo A., **História da Viação Pública de São Paulo**. 1903.
- Pôrto Seguro, Visconde de, **História Geral do Brasil**. 3a. edição. São Paulo. s. d.
- Prado Jr., Caio, **Formação do Brasil Contemporâneo (Colônia)**, 4a. edição. 1953. Editora Brasiliense Ltda. São Paulo.
- Prado, Paulo, **Paulística**. Editora Monteiro Lobato. 1925. São Paulo.
- Salvador, Frei Vicente do, **História do Brasil (1500-1627)**. 4a. edição. 1954. Revista por Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia. Edição Melhoramentos. São Paulo.
- Sant'Ana, Benevenuto Silvério de Arruda (Nuto), **Metrópole — Histórias da Cidade de São Paulo**. Arquivo Histórico. Departamento de Cultura. 1950.
- **São Paulo Histórico**. Departamento de Cultura. São Paulo. 1937.

- Silva, Moacir, **Quilômetro Zero (Caminhos antigos — Estradas modernas)**. Rio de Janeiro. 1934.
- Simonsen, Roberto C., **História Econômica do Brasil**. 2a. edição. Companhia Editôra Nacional. 1944.
- Spix e von Martius, **Viagem pelo Brasil**. Tradução do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio. Imprensa Nacional. 1933.
- Taunay, A. Escragnolle, **São Paulo nos Primeiros Anos (1554-1601)**. Tours. Imprensa de E. Arrault et Cie. 1920.
- **História Seiscentista da Vila de São Paulo**. Tipografia Ideal, de Heitor L. Canton. 1926-1929.
- **Ensaio de História Paulistana**. Imprensa Oficial do Estado. 1941. São Paulo.
- **Estudos de História Paulista**. Diário Oficial. São Paulo. 1927.
- **Antigos Aspectos Paulistas**. Diário Oficial. São Paulo. 1927.
- **Índios. Ouro. Pedras**. Editôra Melhoramentos. São Paulo.
- **Na Era das Bandeiras**. Editôra Melhoramentos. São Paulo. 1922.
- **História da Cidade de São Paulo no Século XVIII**. Arquivo Histórico de São Paulo. 1949, 1951.
- **História Colonial da Cidade de São Paulo no Século XIX**.
- **História da Cidade de São Paulo sob o Império (1801-1822)**.
- Vasconcelos, Simão de, **Crônicas da Companhia Jesus**. A. J. Fern. Lopes. Lisboa. 1865.
- Viana, Hélio, **História da Viação Brasileira**. Laemert, s. d. Rio de Janeiro.

Publicações.

- Almanaque de "O Estado de São Paulo"**. Ano de 1940.
- Anais do Museu Paulista**. Tomos I, XII e XIII.
- Anhembi**. Número 8, vol. III. Julho de 1951. São Paulo.
- Atas da Câmara da Vila de São Paulo**. Arquivo Municipal de São Paulo.
- Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo**. São Paulo. Arquivo do Estado.
- Inventários e Testamentos**. Arquivo do Estado de São Paulo.
- Registro Geral da Câmara da Cidade de São Paulo**. Arquivo Municipal de São Paulo e Departamento de Cultura de São Paulo.
- Revista do Arquivo Municipal**. São Paulo.
- Revista de História**. São Paulo. Ano I, n.ºs 1, 2, 3, 4. 1950.
- Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, vols. I, IV, VI, XII, XXIII.
- Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. N.º IV. 1957. Volume Especial.
- Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Vol. III. 1939.