

VALDEREZ ANTONIO DA SILVA

OS FANTASMAS DO RIO

UM ESTUDO SOBRE A MEMÓRIA DAS MONÇÕES NO VALE DO MÉDIO TIETÊ

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Departamento de História do Instituto de
Filosofia e Ciências Humanas da Universidade
Estadual de Campinas, sob orientação do Prof.
Dr. Edgar Salvadori de Decca.

Este exemplar corresponde à redação
final da dissertação, defendida e
aprovada pela Comissão Julgadora
em 14.12.2004.

BANCA:

Prof. Dr. Edgar Salvadori de Decca (orientador)
Profa. Dra. Maria Stella Martins Bresciani (membro)
Profa. Dra. Marly Rodrigues (membro)

DEZEMBRO / 2004

Registro meu agradecimento ao Prof. Dr. Edgar Salvadori de Decca, mestre generoso e orientador paciente, que esclareceu e ampliou os rumos deste trabalho.

À CAPES, pela bolsa que possibilitou as horas de estudo e dedicação à pesquisa.

Aos historiadores e amigos Jonas Soares de Souza e Anicleide Zequine, no Museu Republicano Convenção de Itu, pela cortesia ao disponibilizar os arquivos daquela instituição e por seu carinhoso incentivo.

In Memoriam, a Romeu Castelucci, do Museu Pedagógico das Monções, de Porto Feliz, conhecedor profundo e amante das muitas histórias de sua terra.

SUMÁRIO

ABSTRACT	05
RESUMO	07
INTRODUÇÃO: UMA HISTÓRIA EM TRÊS MOVIMENTOS	09
PARTE I	15
A IOLCOS DO SERTÃO	15
O OURO DE CUIABÁ	20
ESPECIFICIDADE DAS MONÇÕES	22
GENTE QUE ANDA NO RIO	29
A LIDA DOS VADIOS	38
ENTRE A VIOLÊNCIA E O SERTÃO	47
PARTE II	65
O BREVE REINADO DO AÇÚCAR	65
O TEMPO DE ESQUECER	75
UM CAMINHO E DUAS VISÕES	83
PARTE III	93
O OLHAR FORASTEIRO E A NARRATIVA LETRADA	93
TAUNAY E A MEMÓRIA DA PÁTRIA PAULISTA	103
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	115
ANEXOS	119

ABSTRACT

This dissertation studies the phenomenon of the *monções*, the fluvial expeditions in hinterland of Brazil in the course of XVIIIth century, from the port of *Ararituaba*, in the province of São Paulo, to the gold mines of Cuiabá. The specific focus is on the memories of those trips, its characteristics, technical knowlege and legends, that disappeared on the early XIXth century. The study examines the probable reasons and processes for the privation or transformation of that memory in the region covered by the *monções*.

RESUMO

As monções foram expedições fluviais próprias do século XVIII, partindo do porto paulista de Araraguaba, atual Porto Feliz, no Vale do Médio Tietê, e demandando as minas de ouro de Cuiabá, no Mato Grosso. Percorriam cerca de 3.500 quilômetros por diversos rios, superando obstáculos inúmeros, entre corredeiras, saltos, pestilências, ataques indígenas, para o fornecimento de víveres, manufaturados, transporte de homens e de ouro. Pelo conjunto de peculiaridades, técnicas específicas de marinharia e fabricação de canoas, bem como pela coleção de ocorrências trágicas, as monções se revestiram, ao longo dos tempos, de uma aura de empreitada grandiosa, quase absurda, semi-lendária.

Seu desaparecimento deveu-se à abertura de caminhos terrestres por Goiás e ao advento das tropas de mulas. As últimas expedições comerciais de que se têm notícia partiram de Porto Feliz na década de 1.830. A partir daí o fenômeno e as técnicas, práticas e histórias que lhe são pertinentes parecem ter rapidamente adentrado um processo de esquecimento. Novo capítulo se acrescentou a partir do início do século XX, com a monumentalização das monções, graças à iniciativa do governo paulista e de historiadores, dentre os quais se destaca Afonso de Taunay. São dessa época o monumento às monções e a escadaria monumental erigidos à beira do Tietê, em Porto Feliz. Já nas décadas de 1940 e 1950, também com a participação de outro historiador, Sérgio Buarque de Holanda, as monções propiciaram a criação de uma festa anual, ainda existente, na qual moradores de Porto Feliz procuraram “reviver” a seu modo aquelas expedições, com trajes e adereços inspirados no século XVIII, desfiles e outras celebrações.

O exame de documentos cartoriais do início do século XIX, no qual a tripulação das últimas monções aparece como depoentes em autos de devassa, dá conta de sua condição social, confirmando os vários depoimentos de autoridades coloniais e viajantes. Uma listagem e exame dos cerca de meia centena de homens encontrados na pesquisa comprova seu baixo extrato social, negros e mestiços em grande parte. Esse perfil é cruzado com algumas ocorrências criminais naquele meio, bem como com o levantamento dos valores que se pagava habitualmente por seus serviços, como remadores ou pilotos de canoas. As queixas de comerciantes e outros viajantes quanto à instabilidade ou inconstância de tal maruja também é trazida para buscar uma visão do grau de apreço de que o ofício de monçoeiro gozava. Era ofício desprestigiado, relegado às camadas mais pobres da população e cercado pelo estigma da pouca confiabilidade de seus membros.

Por outro lado, o arrolamento de depoimentos de viajantes e antigos cronistas mostra que a idéia de bandeirante, de paulista, de bandeira ou monção, desde muito cedo esteve cercada pela aura de heroísmo e de façanha notável. Mostra-se que o conceito de um “paulista heróico” não foi construção acadêmica do início do século XX, como pensam alguns, mas apreciação bem mais antiga.

Assim, bipartiram-se as imagens que se teve, nos séculos XVIII, XIX e mesmo no XX, acerca do fenômeno das monções. Elas foram percebidas como feitos grandiosos pelos viajantes, pelas autoridades em trânsito, pelos estrangeiros. Mas essa grandeza não foi efetivamente comunicada à marinharia rude que a serviu, tida sempre como gente de pouco valor e pouca confiabilidade. Confirma-se a impressão de Sérgio Buarque de Holanda, de que os ofícios do rio não foram realmente absorvidos pela “gente rude” de São Paulo. Assim que a necessidade de navegar se esvaiu, aquele ofício foi rapidamente esquecido, sem ter gerado costumes, tradições ou festejos significativos e duradouros. Há uma memória oficial e monumentalizada, das monções, mas não há uma memória dos monçoeiros, cuja realidade grosseira e desprestigiada, de certa forma, perdeu-se rapidamente da lembrança nacional e mesmo da regional.

INTRODUÇÃO

UMA HISTÓRIA EM TRÊS MOVIMENTOS

O caminho referencial percorrido para o estabelecimento e delimitação do tema deste trabalho pode ter seu ponto de início situado no ano de 1945, quando o historiador Sérgio Buarque de Holanda publicou o seu *Monções*, convidado pela Casa do Estudante do Brasil a integrar a Coleção de Estudos Brasileiros. Ou, mais exatamente, um ano depois, em 1946, quando o autor promovia um singelo lançamento da obra na pequena cidade paulista de Porto Feliz, convidado por um grupo de cidadãos ligados ao Rotary Clube da localidade.

A ida de Sérgio Buarque de Holanda a Porto Feliz, a *Araritaguba* de outros tempos, porto de partida das monções, acabaria por gerar um vínculo de relacionamento que se desdobraria pelos anos seguintes. O historiador seria convidado a opinar, mediante correspondência mantida com o então vereador José Elias Habice, sobre a idéia de uma celebração anual das monções, a ser empreendida pelo governo e pelas entidades civis locais. Nesses contatos, ele manifestou seu parecer favorável à instituição de uma “Semana das Monções”, evento que deveria incentivar estudos e pesquisas sobre o tema, bem como promover palestras, debates, exposições e manifestações cívicas.¹ A idéia vingaria no ano de 1952, de 8 a 13 de outubro, com a I Semana das Monções, que incluiu todas aquelas atividades. E, dentre elas, a conferência “Monções de Povoados”, pelo historiador Francisco Leite, assistente junto ao Museu Paulista, que compareceu “por delegação expressa do Prof.

¹ Conforme cartas em poder da família Habice, na cidade de Porto Feliz.

Sérgio Buarque de Hollanda”², já que este viu-se impedido de ir, mas compensou a ausência pouco depois, realizando palestra na cidade.

As Semanas das Monções se repetiriam nos anos seguintes, habituando-se a pequena cidade aos desfiles de ginasianos, à “*marche-aux-flambeaux*” que rumava solene para a beira do rio Tietê, aos recitais de canto e piano. Em 1961 surgiria uma novidade, inspirada nas comemorações do quarto centenário de fundação da cidade de São Paulo, transcorrido anos antes: a encenação da partida de uma monção. Para esse fim a cidade se entregou à tarefa de criar figurinos os mais diversos, que em seu julgar reproduzissem a imagem de um monçoeiro ou de um bandeirante, já que uma coisa habitualmente não se distinguia da outra, como se tratará mais adiante. Inspiradas nas ilustrações de Belmonte e José Wasth Rodrigues, as costureiras fizeram nascer cortejos de homens e mulheres do setecentos que, pelas ruas da cidade e à margem do rio, disparavam tiros de despedida, recebiam a bênção da Igreja e “embarcavam” rumo às minas distantes. Com pequenas novidades ou alterações, com alguns detalhes a mais ou a menos, esse rol de celebrações consolidou-se pelas décadas seguintes e se mantém até os dias de hoje em Porto Feliz.

Uma primeira intenção, ao início do presente estudo, era a de indagar quanto às motivações para a gênese daquelas festas, as apropriações que elas sofreram por parte dos diversos setores da comunidade e os diferentes sentidos que tomaram, uma vez estabelecidas como “tradição inventada”. Essa possibilidade resultou descartada, seja por anunciar-se nivelada a tantas outras ocorrências similares, bastante estudadas, seja por sugerir contornos antropológicos que talvez melhor a recomendem a uma investigação no campo daquela ciência.

Mas as festas nascidas nos anos 1950 podem ser vistas apenas como um *grand finale* do último ato de uma única história. Elas são a coroação de um processo de “ressurreição”, que ocupou toda a primeira metade do século XX. Décadas antes de Sérgio Buarque de Hollanda lançar seu livro, a cidade de Porto Feliz recebera outro poderoso estímulo vindo de fora, a tocar na questão das monções. Em 26 de abril de 1920, chegava um trem especial conduzindo o então presidente do Estado de São Paulo, Altino Arantes, acompanhado de outros políticos, membros do secretariado, militares e homens de imprensa. A viagem da comitiva inaugurava o ramal Boituva – Porto Feliz da Estrada de

² *Eco das Monções*, periódico cultural do Grêmio Estudantil Portofelicense, no. 8, p. 1, novembro de 1952.

Ferro Sorocabana, velha aspiração daquela localidade. Assim que a comitiva deixou a estação, dando por inaugurado o ramal, dirigiu-se ao local que o povo chamava “Paredão”, uma lapa perpendicular à margem do rio Tietê, o remanso de onde haviam partido remotas expedições fluviais, desde inícios do século XVII e, sobretudo, as monções do século XVIII, em demanda das minas de ouro de Cuiabá. A comitiva do presidente do Estado cumpria ali, na base do barranco, outro solene compromisso: inaugurava o Monumento aos Bandeirantes, plantado a poucos metros do antigo embarcadouro. O esforço do governo estadual fez surgir, na descida íngreme e barrenta, uma escadaria suntuosa e cara para os padrões da época e para a localidade que a abrigou. Eram vários lances de degraus, guarnecidos de balaustradas, que poderiam dar a impressão de levar ao nada, ou, no máximo, conduziam pateticamente a uma ribeira modesta, como outras tantas nos arredores. Visto, porém, com outros olhos, eles terminavam frente ao mais precioso dos bens: o próprio rio Tietê, na curva exata de onde partiam as antigas expedições. E a multidão que assistia ao acontecimento calava-se para ouvir uma longa oração, intitulada *À Glória das Monções*.³ O orador era o então diretor do Museu Paulista e partícipe na idealização do monumento, Affonso de Escagnolle Taunay.⁴ Em sua fala, ele seguia o exemplo já dado por outros viajantes e historiadores, em décadas passadas, revestindo de uma aura mítica o primeiro movimento dessa história três vezes secular: as monções em si, as corridas ao Cuiabá, o auge daquele caminho nas águas, em pleno século XVIII.

A contemplação daquele curioso espaço em Porto Feliz, convertido em parque e atual cenário das celebrações e abrigo de estudantes e outros turistas, forneceu um segundo impulso para a orientação deste trabalho, quando ainda se buscava estabelecer seus contornos. Ganhou peso a perplexidade diante do insólito espetáculo do local em si, hoje voltado para um rio tristemente degradado. Uma alegoria de glória, em bronze e granito, que parece falar ao nada e que induz à especulação sobre o possível impacto, ou os possíveis sentidos que todo aquele cantar de gesta, quase à moda medieval, possa ter representado no início do século XX, quando foi apresentado à cidade e à região. Cogitou-se por um momento recorrer às fontes orais. Não foram buscados os moradores que

³ Editado pela Casa Editora O Livro, de São Paulo, em 1920.

⁴ Taunay foi consultado pela comissão incumbida de construir o monumento. O processo administrativo que tramitou pela antiga Secretaria de Agricultura, mais tarde recolhido aos arquivos do Departamento de Obras Públicas, registra suas orientações e elucidações ao escultor Amadeu Zani.

pudessem se reportar às primeiras festas, estes ainda relativamente numerosos. Interessavam aqueles que pudessem ter testemunhado o lançamento do monumento de Altino e Taunay ou, preferivelmente, os que tivessem lembrança dos anos imediatamente anteriores, da ribeira do Tietê às vésperas de sua sacralização oficial. Porém, as tentativas em Porto Feliz, limitadas pelas exigências de idade mínima, lucidez e estado de saúde geral, permitiram chegar a apenas dois moradores em condições de esclarecer algo a esse respeito. E ambos, nascidos e criados naquela cidade, indagados sobre a margem do rio, o velho Porto Geral dos paulistas, ao tempo de sua infância nos anos 1910, apresentaram as mesmas afirmativas: era onde as mulheres lavavam roupa, era onde desciam as lavadeiras, era o lugar dos pescadores. E nada além. Somente estimulados pelo entrevistador, fizeram menção a que antigamente, “noutro tempo”, dali saíam os barcos para Cuiabá. Novamente perguntados, deixaram claro ser este um conhecimento adquirido nas décadas posteriores, especialmente após o advento das festas.⁵

Era o indício de um provável esquecimento que, se confirmado, teria exigido pouco mais de meio século para se dar, se considerado que as últimas expedições fluviais de comércio partiram de Porto Feliz já nos anos 1820-1830. Ou era um indício em favor da superficialidade do fenômeno monçoeiro aos olhos do povo, nos moldes da avaliação de Sérgio Buarque de Holanda:

*“A verdade é que as monções nunca chegaram a deixar nos hábitos e na vida social do paulista, nenhuma dessas marcas de vivo colorido que nascem de uma intimidade grata e quase lírica entre o homem e sua ocupação mais constante. Faltou-lhes a vida fluida, rica de formas, que brota do esforço livremente consentido e que floresce nas lendas, nos usos e nas tradições do povo. A psicologia de nossa gente rude não a acomodava aos rios, como não a acomodou verdadeiramente ao solo.”*⁶

⁵ Conforme os depoimentos de Maria Ana Costa, falecida antes da conclusão do trabalho, e de Jorge Rodrigues, ambos nonagenários quando ouvidos, em 1.999.

⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1945. p. 116.

O trabalho, finalmente, foi direcionado em busca desse provável hiato, esse espaço entre dois momentos ou entre os dois últimos movimentos na história observada: o da decadência e morte do ofício da navegação a partir de Porto Feliz, e o de sua ressurreição enquanto fato glorioso, por obra de políticos, historiadores e artistas. Do momento das derradeiras expedições comerciais de Porto Feliz a Cuiabá, que em muito ainda se assemelhavam às monções setecentistas, até o advento das celebrações oficiais, nas primeiras décadas do século XX. Esse intervalo se afigura como o espaço de esquecimento, de perda de uma memória local acerca das monções. Ou de sua apropriação e transformação por outros agentes. É o espaço que vai do porto ainda ativo, mesmo que palidamente utilizado, ao tempo do I Reinado, até o “lugar das lavadeiras e dos pescadores”, de sessenta ou setenta anos depois. O tempo que vai do fabrico de canoas segundo antigos procedimentos, que o barão de Langsdorff ainda pôde observar, até as dificuldades enfrentadas por Taunay para localizar, na região, um exemplar remanescente das embarcações, que pudesse compor sua alegoria laudatória, no Museu Paulista.

É uma busca de ordenar informações, por vezes escassas, acerca de um ofício, ou de vários deles – aqueles próprios da navegação fluvial pelo Tietê – e algo de seu cotidiano. Mas, sobretudo, o sentido que aquela prática fazia para Porto Feliz e as outras localidades lindeiras, envolvidas com ela. Um esforço para verificação desses vários aspectos se apresenta como caminho para oferecer possíveis respostas às indagações principais deste trabalho: quais as distâncias e as diferenças entre a memória popular, dos ribeirinhos do Vale Médio do Tietê, acerca das monções e da navegação do rio em geral, e a memória dita oficial, instituída ao romper o século XX ? Por quais razões e por quais caminhos aquela memória, a popular, se ausentou ou se empalideceu em tão poucas décadas ?

Caminho para vislumbrar circunstâncias e fatores que possam justificar – ou negar – a taxativa afirmação de Sérgio Buarque de Holanda, que aponta para um intrigante paradoxo. É este o de uma atividade especialíssima – as monções e as expedições fluviais em geral - , marcada pelo grandioso e pelo audacioso, quando não pelo trágico, a ponto de merecer póstuma mitificação. E, no entanto, a prevalecer a opinião do mestre, atividade que teria sido incapaz de fazer sobreviver quaisquer marcas na alma do povo que a protagonizou.

PARTE I

A IOLCOS DO SERTÃO

“Sobre as águas do rio Tietê, a bordo dos canoões ou das pirogas, sobre suas margens com as vilas vizinhas de Araraitaguaba (com a produção agrícola necessária ao abastecimento das tripulações fluviais), inscreveu-se autêntico drama histórico a que não faltam aspectos de tragédia grega.”

Uma tragédia grega. Esta a imagem comparativa a que recorreu o acadêmico Leonardo Arroyo, da Academia Paulista de Letras, na introdução que escreveu ao livro de Mello Nóbrega sobre a história do chamado “rio dos paulistas”.⁷ Assim fazendo, ajustou-se de certo modo ao próprio autor da obra prefaciada, que em dado momento refere-se à antiga Araraitaguaba como “a Iolcos do sertão”. A referência remete à cidade da Tessália onde teve início, na narrativa mitológica, a prodigiosa viagem dos argonautas. Daquelas praias teria zarpado o jovem Jasão, no tombadilho do navio Argos, para a distante Cólquida, sob a cordilheira do Cáucaso. Ao seu redor juntavam-se os maiores heróis da Hélade, mortais, deuses e semideuses, que atenderam ao chamado de Jasão e se

propuseram a cumprir juntos uma ousada tarefa: conquistar o tosão de ouro, o velocino do carneiro fantástico que jazia pendurado a uma árvore, sob a guarda feroz de um dragão.

A imagem é feliz no sentido de que, se desdobrada, torna-se útil para dar a medida de diversos aspectos do fenômeno das monções e, antes dele, da própria origem e natureza do porto de Ararituaba. Como convém a qualquer visão mítica, determinados contornos – justamente aqueles que poderiam datar, metrificar, estabelecer procedências e contatos com a ordem prosaica das coisas – permanecem anuviados na incerteza. Assim, os fatos são claros quando se fala da freguesia de Ararituaba, que se tornou a Vila de Porto Feliz de Nossa Senhora Mãe dos Homens, por portaria do capitão-general de São Paulo, Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça, datada de 13 de outubro de 1797. E, antes disso, há relativa clareza também quanto ao povoado que tomou corpo com a ereção da capela de Nossa Senhora da Penha de Ararituaba, por obra de Antônio Cardoso Pimentel, no ano de 1721⁸.

Contudo, a utilização daquelas paragens como porto para o sertão precede em muito a estabilização do povoado e sua elevação a freguesia. O curso do Tietê, assestado para o interior, desde muito cedo apresentou-se como sinalizador natural do rumo para os exploradores. Acerca dos rios, deve ser ponderada com cautela sua real importância enquanto caminhos navegáveis para o bandeirismo. De fato, a considerar o sentido em que seguiam as expedições – sejam as de prospecção de metais e pedras, sejam as preadoras de índios – têm-se que boa parte delas prescindiu de recorrer à navegação, pela inexistência de cursos aproveitáveis nas terras que percorriam. O que não implica ignorar que os rios, ainda assim, foram balizadores de rumos no labirinto das selvas e campos. Tal foi o caso do Tietê, ou Anhembí, inclusive na sua porção superior, a montante do Salto de Itu, em que a navegação era penosa e freqüentemente interrompida, quando não impraticável. Mas foi esse Alto Tietê a calha espremida entre os morros do Planalto Atlântico, a chamar naturalmente a gente de São Paulo, lançando-a aos poucos pelo médio vale, num suceder de expedições, estabelecimento de sesmarias, abertura de roças, povoados, freguesias e vilas

⁷ NÓBREGA, Mello. *História do Rio Tietê*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1981. P. 18.

⁸ A crônica histórica chegou a atribuir a fundação de Ararituaba não apenas ao parnaibano Antônio Cardoso Pimentel, mas também a Antônio Aranha Sardinha, provavelmente natural de Itu. Este, porém, somente obteve a sesmaria de Ararituaba em 05 de fevereiro de 1728, tendo se transferido, já casado, para aquelas terras quatro anos antes, em 1724. Abriu roças e foi seu povoador, mas não foi partícipe da construção da

posteriores, como ali estão Santana de Parnaíba, Itu e Porto Feliz. Constituindo, enfim, no rumo seguro daquele rio, uma das cabeças-de-ponte que projetariam a ação e a influência vicentinas para muito além das atuais fronteiras do Estado, abrangendo terras de Minas Gerais, Paraná e, especialmente no que tange ao Vale do Tietê, Mato Grosso. A já assim chamada Paulistânia, cujas matrizes foram a acanhada vila de Piratininga e suas filiais, semeadas no planalto.

Por conta desse papel cumprido pelo Tietê, o reconhecimento de suas margens se reveste de uma antigüidade que antecede às próprias origens da cidade de São Paulo. Já houve quem pretendesse fixar nos arredores da atual Porto Feliz a quase lendária aldeia Maniçoba, referida na crônica do padre Manoel da Nóbrega e instalada pelos jesuítas às margens do Tietê, no remoto 1.553, antes portanto da inauguração do colégio nos campos de Piratininga. A aldeia, que se destinava a prover de gêneros a investida para o interior e a constituir um posto avançado nos planos de Nóbrega de catequizar os guaranis do Paraguai, resultou arrasada pelos índios e teve vida efêmera⁹. Anos depois, o padre José de Anchieta desce o rio, na condição de língua de uma expedição, e observa já não haverem vestígios da Maniçoba. Ele passará pela altura do Ararituaguaba, antes de, na conformidade da tradição, naufragar pouco mais abaixo, no local que tomou o nome de Avaremanduava.¹⁰

Ainda em fins do século XVI e primeiros anos do XVII a região dos chamados campos de Pirapitingui, arredores da atual Itu, torna-se ponto de passagem e parada de expedições, como a de Nicolau Barreto (1602), ou a de Clemente Álvares e Custódio de Aguiar (1609), que ali reuniam os magotes de bugre trazido de mais abaixo, do sertão cortado pelo Tietê.

Porém, a mais antiga expedição fluvial pelo Tietê, na qual o rio e seus acidentes figuram documentados em mapa, é a do espanhol Dom Luiz de Céspedes Xeria, nomeado capitão-general do Paraguai e casado com uma portuguesa de São Vicente. A vigência da União Ibérica tornou possível que o potentado, desejando ir do Rio de Janeiro à Ciudad

capela original, conforme apontamentos do historiador ituanos Francisco Nardy Filho, em artigo para o jornal *O Estado de São Paulo*, edição de 27 de janeiro de 1950, página 6.

⁹ As dúvidas quanto à localização da aldeia de Maniçoba persistem. A despeito da cogitação em torno do território de Porto Feliz, a opinião veiculada com mais insistência é em favor de sua localização nos arredores da atual cidade de Itu, na margem esquerda do Tietê.

¹⁰ Do tupi *abaré* (padre), no sentido de local onde o padre naufragou. Reza a lenda que Anchieta teria se salvo graças aos esforços de um índio da expedição, que o tirou resgatado do fundo das águas, onde o mesmo permanecia miraculosamente calmo, a ler seu breviário.

Real de Guairá, optasse pela via fluvial, passando pelas terras dos paulistas. Em seu tosco mapa, ou *borón*, que Affonso de Taunay fez copiar no Arquivo Geral das Índias em Sevilha, aparece o embarcadouro por ele denominado Porto de Nossa Senhora de Atocha. Nardy Filho é um dos que opinam em favor de Araritaguaba na busca de identificação desse porto, questão não tranqüila, já que o número de léguas abaixo da *Villa de San Pablo de Brasil* – quarenta -, indicado por Céspedes Xeria, é bastante superior à distância que efetivamente existe até Porto Feliz. Surge também a dúvida quanto à localização do Porto de Pirapitingui, onde teria desembarcado anos antes, em 1610, o próprio fundador de Itu, Domingos Fernandes. Pretende Nardy Filho que tanto o Porto de Nossa Senhora de Atocha, do espanhol, quanto o Pirapitingui das velhas crônicas, seriam em verdade o Araritaguaba, já conhecido e utilizado pelos paulistas de Piratininga em suas descidas ao sertão¹¹. É de se notar ainda a existência de opinião em favor do Porto Góes, remanso imediatamente abaixo do Ytu Guaçu, a cachoeira hoje situada junto à cidade de Salto, como possível embarcadouro de Céspedes Xeria e de outras expedições, alegando-se sua grande proximidade com Itu.

Embora a conclusão de Nardy Filho possa parecer precipitada, ao menos no que se refere ao Pirapitingui, em seu favor está realmente o argumento de que a partir de Porto Feliz a navegação pelo Tietê torna-se mais tranqüila. Porém, àquela altura do século XVII sequer a sesmaria havia sido pleiteada por Antônio Aranha Sardinha e os registros disponíveis não dão conta de nenhuma povoação estável, a não ser a possível e anterior presença de uma aldeia guaianá nos arredores do paredão de pedra, perpendicular ao rio, justamente nomeado pelos índios *Araritaguaba*, no significado de pedra onde as araras comem. O local a ser futuramente nomeado Porto Geral nunca foi mais que um remanso modesto. Uma curva suave do rio, com o mencionado paredão em atalaia e um pequeno descampado a servir de cais. Outras ribeiras não muito diferentes poderiam ser encontradas ou improvisadas, pouco acima ou pouco abaixo do mesmo rio. O enraizamento daquele ponto exato na condição de porto parece clamar por um motivo extra, uma razão complementar, perda dos registros disponíveis. Possa esse motivo ser, a nosso ver, a remota fixação na localidade de um saber específico quanto à construção de canoas e batelões, associado à concentração de árvores excepcionalmente corpulentas nos arredores.

¹¹ *Antigüidade do Porto de Araritaguaba*. Artigo publicado em *O Estado de São Paulo*, 25 de outubro de

A este último respeito dá conta Affonso de Taunay, citando depoimentos sobre a mata do Mburu, no território que atualmente medeia entre Indaiatuba e Capivari, como depósito de gigantescas perobeiras e exemplares de outras espécies.¹²

De qualquer modo, resta demonstrada a origem remota e nebulosa do Ararituaba. Origem precária, como marcados por uma geral precariedade foram os primeiros tempos da colonização portuguesa quando se fala de deixar a faixa litorânea. Não tendo havido, em verdade, ações continuadas que se destinassem a firmar um processo de colonização no interior, o que se via eram investidas desarticuladas com interesses específicos e de rápida saciedade, ou de rápido fracasso, como a sondagem de determinada área, a busca de metais, o cerco a uma nação gentia. Assim, a ribeira de Ararituaba, qualquer que tenha sido o momento inicial de sua utilização, há de ter-se afigurado, desde aquele início, não tanto como um porto, no sentido mais fecundo que essa instalação pode assumir, estimulando e dinamizando a civilização de uma província. Há de ter surgido puramente como um trampolim providencial, uma catapulta de homens sem compromisso com uma ordem colonizadora estável e planificada. Voltando ao mito de Jasão, têm-se ali naquela margem de rio as correspondentes que autorizam à perfeição o gesto comparativo. O sertão cumpre o papel da Cólquida a ser atingida. As riquezas fabulosas do Cuiabá, primeiro adivinhadas e mais tarde claramente sabidas, fizeram as vezes de mil velocinos. Entre as duas pontas dessa aventura instantaneamente refeita jazerá o longo terreno intermediário, às margens do Tietê e dos outros rios, como eterno caminho, mas nunca como fim. E, contudo, só o fim interessa, e este está distante. Ararituaba não se comunicaria jamais com o imediato. Seu diálogo seria sempre com o quase inatingível e somente isto justificaria sua existência, cinco léguas para adiante de Itu. Nascida assim, tudo o que nela vicejasse viria marcado por essa essência do precário e do quase desatinado. Traço inarredável, essa vida matizada pelo circunstancial traria reflexos a se estenderem até a morte do local enquanto porto. E, sob certa visão, até mesmo depois dela.

1940, p. 6.

¹² TAUNAY, Affonso de. *Monções: Embarcações, Tripulação, Distâncias*. Texto publicado originalmente na *História das Bandeiras Paulistas*, São Paulo: Museu Paulista, 1950, vol. XI, 2ª parte, cap. XV, pp 117-133 e cap. XIV, pp 109-115.

O OURO DE CUIABÁ

A expedição de Dom Luiz de Céspedes Xeria insere-se num tempo primevo do porto de Araritaguaba, mal documentado, ao qual pertencem as investidas esporádicas para os confins das terras lusitanas. Em verdade, para diante delas, pela imprecisão ou desrespeito aos limites entre as terras das duas coroas. O fato de castelhanos subirem o rio era comum, como o era o de paulistas descerem-no ou se nortearerem por suas margens, tendo se valido desse caminho Antonio Raposo Tavares, Antonio Pires de Campos, Manuel de Campos Bicudo, Pedro Leme da Silva, *el Tuerto*, Pascoal Moreira e outros.

A doação da sesmaria a Antônio Aranha Sardinha e a conseqüente ereção da capela de Nossa Senhora da Penha coincidem com as descobertas de ouro nos confins do Mato Grosso. Aquele território, já reconhecido em 1672 por Antonio Pires de Campos, teria reveladas suas jazidas a partir de 1718, com o sorocabano Pascoal Moreira Cabral e, pouco depois, em 1722, com seu conterrâneo Miguel do Sutil. Aventureiros de Parnaíba, Itu e Sorocaba estariam incluídos com destaque no rol dos sôfregos pioneiros daquele novo eldorado, a substituir a frustração das Minas Gerais, após o desenlace do conflito com os emboabas.

O fenômeno das monções, decorrente da descoberta de ouro em Mato Grosso, pode ser visto como elemento partícipe de um divisor de águas na história paulista, especialmente no que se refere ao vale médio do Tietê. Integra o século dito do ouro, mas o faz de modo diferenciado daquela corrida ao sertão de Goitacazes, as Minas Gerais del Rei. Antes dos achados de fins do século XVII, era São Paulo uma província agrícola, um celeiro considerável, estribado nas propriedades rurais circundantes à própria vila de Piratininga, às aldeias jesuíticas ali instaladas, a Parnaíba, Mogi, Itu. Ao contrário do que se entendia na historiografia até há algumas décadas, tem se demonstrado mais recentemente que a parte maior das cabeças de índios cativos era destinada às próprias lavouras dos

paulistas, e não ao abastecimento de outros pontos da colônia. E que a tão falada pobreza dos paulistas foi também exagerada, sendo que a moderação – ou mesmo rudeza – de certos hábitos não implicavam necessariamente a miséria alardeada¹³. A descoberta do ouro, porém, teve o condão de acarretar a decadência da lavoura em São Paulo, pelo afastamento de homens, incluídos os poucos escravos africanos – *tapanhunos*, na designação indígena -, pela elevação do preço desses cativos e pelo esforço que passou a ser canalizado ao abastecimento da região das minas. Esse abastecimento, porém, estimulou os paulistas a providenciarem, ao invés dos produtos de sua lavoura tradicional, outros itens cujo preço nos pontos de venda compensassem as agruras do transporte: muares, aguardente, escravos, por exemplo. Jazeu a província, incluído o vale médio do Tietê, num período de provisório impasse, de imprecisão, ditado pela tirania dos interesses do ouro, ao norte. Ouro que acabou por gerar a questão emboaba, ouro que escorreu das mãos paulistas e que, escoando-se da província de origem, sequer bateu em terras de Piratininga, vertendo mais para a Bahia e o Rio de Janeiro. Ouro que – pode-se dizer – dos paulistas muito mais exigiu do que a eles rendeu.

Diferente situação se dará com o ouro cuiabano. O arraial do Bom Jesus do Cuiabá já em 1726 recebeu a enorme comitiva – embarcada em Ararituaba - do capitão-general Dom Rodrigo César de Menezes, que erigiu a vila, e Mato Grosso estaria convertida em capitania independente em 1748, por obra de Dom Antonio Rolim de Moura Tavares, conde de Azambuja, o primeiro governador. Lá estava, nos anos pioneiros, a mesma fome pelos caminhos, que se verificara em Minas Gerais. Estavam lá as mortes, as doenças malignas, as maleitas, as pragas no milharal, as multidões de ratos, a carestia de gêneros, o abuso de se cobrar meia libra de ouro por um frasco mínimo de sal, os gafanhotos e toda sorte de mazelas derivadas da febre do ouro. Presente também o braço da Coroa, o Fisco Real, os bandos governamentais, a tudo pretendendo dispor, tão em contrário ao sentimento autônomo próprio dos paulistas. Porém, diferenças sensíveis se impuseram, também para os paulistas, entre o ouro das Minas Gerais e o de Cuiabá. A província mineral do Mato Grosso, por força da própria geografia, esteve na condição de prolongamento da de São Paulo, apêndice quase do Tietê, ou visto esse Tietê, com suas vilas e freguesias ribeirinhas, como ante-sala forçosa para as minas, ele que era justamente chamado, à época, de “rio de

¹³ Vide, a esse respeito, a obra de John Manuel Monteiro, *Negros da Terra*, São Paulo: Companhia das Letras,

povoado”. Vale que era passagem inevitável e empório de homens e provisões, assentados a meio caminho entre o ouro e o litoral. O varadouro de Camapuã, fazenda avançada no sertão, ponto de travessia e contato entre as bacias do Paraguai e do Paraná foi achado e cidadela de paulistas do Vale do Tietê. Os roçados pioneiros, de mandioca, de banana, de milho, foram semeadura de sorocabanos, parnaibanos e ituanos. A singradura dos rios, implicando o conhecimento de todas as suas armadilhas, seus misteres de perícia, seria arte desenvolvida e exercida por gente desse mesmo vale. Das roças do Médio Tietê passariam a manar o feijão, o milho, a farinha da terra para fornecer as expedições. E, por força dessa ligação umbilical com as minas, emblematicamente se enfeitariam de dourado os retábulos das igrejas ituanas. Ouro – frise-se sempre – dos confins que vão além do rio Coxipó, do Taquari, do Cuiabá. Não o ouro das Gerais, mas o ouro que viu-se forçado a trafegar pelos domínios paulistas, que enroscou na alfândega de Ararituaba, que, se não viesse a enriquecer as levas de homens que iam e ficavam ou que iam e voltavam, ao menos motivaria, remediaria e daria o prumo para novos empreendimentos, para compras, cercadura, lavragem. Prumo para a civilização que, de mamaluca, de sertanista, de barbaramente preadora, outra coisa se faria. Civilização do pós-monções. Civilização caipira.

ESPECIFICIDADE DAS MONÇÕES

Com a abertura das minas firmou-se a navegação fluvial a partir de Ararituaba e abriu-se o período das grandes monções propriamente dito. Por cerca de um século, ou seja, da década de 1720 à de 1820, zarparam do tosco atracadouro expedições que, entre si, podiam se diferenciar quanto ao porte: de meia dúzia de embarcações temerariamente agrupadas até as 100 canoas da comitiva do ouvidor-geral Dr. José Gonçalves Pereira, em

1735. Ou mais ainda, como as 308 canoas que conduziram o capitão-general de São Paulo, Rodrigo César de Menezes e mais 3.000 acompanhantes, em 1726. Expedições que também se diferenciavam quanto ao objetivo principal que as movia. Algumas eram oficiais, chamadas *reiúnas*, e se destinavam à condução de autoridades designadas pela Coroa ou ao transporte de tropas de linha e apetrechos de guerra para a nova província mineral, além do escoamento dos quintos reais. Outras, a maioria delas, estabelecia simplesmente a ligação vital entre dois pontos distintos da colônia e se destinavam ao inevitável trânsito de pessoas – mineradores, artesãos, comerciantes, clérigos, mulheres -, de gêneros que as minas não produziam e manufaturados. E outras, ainda, a partir da década de 1760, destinavam-se a suprir de homens e armas a colônia militar do Iguatemi, a malfadada fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres, estabelecida pelo Morgado de Mateus no sul do Mato Grosso.

Qualquer que fosse a natureza de cada expedição ou o seu tamanho, todas elas se igualavam num ponto: a rota penosa a ser cumprida, que obedecia à seqüência dos rios Tietê, Paraná, Pardo, Camapuã, Coxim, Taquari, Paraguai, Porrudos e Cuiabá. Um total de 531 léguas, ou 3.504 quilômetros, de Porto Feliz a Cuiabá.¹⁴ Listam-se aí rios de duas bacias hidrográficas, a do Paraná e a do Paraguai e a ligação entre estas era feita no único trecho percorrido em terra: os 14 quilômetros do varadouro de Camapuã, onde se fazia necessário arrastar as embarcações e sua carga, por força de juntas de bois ou de braço humano, até o retorno às novas águas, já rumando para os domínios pantaneiros.

O número de saltos, cachoeiras e corredeiras que se interpunham aos viajantes ultrapassava a centena, mais de 50 deles apenas no Tietê. Essa ocorrência fazia com que se somassem à distância percorrida, por si só impressionante, os esforços das inúmeras varações, o lento contornar dos trechos por demais arriscados para serem navegados, arriando a carga nas margens, abrindo picadas e conduzindo nos ombros as canoas, até novo embarque rio abaixo. E somadas as demais mazelas, repetidamente descritas nas crônicas dos viajantes: o risco das febres, a insalubridade das águas de certos trechos, a escassez de víveres, o despedaçar constante das canoas lançadas contra as pedras, os naufrágios, a ameaça permanente de insetos, feras e índios. Um rosário de martírios, enfim, que não cabe aqui detalhar, mas que revestiram aquelas viagens de uma justificada fama,

cedo obtida e perpetuada depois de sua extinção. Para o cumprimento desse roteiro o tempo demandado podia também variar, ficando à mercê do nível das águas e dos sucessos de cada expedição. Mas o trajeto de ida nunca ficava por menos de quatro meses, podendo chegar a seis meses ou mais ainda.¹⁵

Monção é palavra de origem árabe (*mauasin*, estação do ano em que se dá determinado fato)¹⁶. Essa designação foi aplicada aos ventos característicos do sudeste asiático, onde os portugueses, à custa de seu império marítimo, devem tê-la tomado. De vento apropriado a uma navegação, figurativamente acabou por designar a oportunidade da empreitada em si e, no caso brasileiro, a própria empreitada. A conveniência da palavra provavelmente se ajustava à convicção de que determinado período do ano, entre o final de março e o início de junho, com pequenas discrepâncias de um para outro viajante, era o mais adequado à partida de uma expedição de Araritaguaba, valendo-se do nível das águas ao longo dos rios, que facilitaria a jornada. O emprego e o sentido da palavra deixaram-na atrelada ao século XVIII, a se respeitar alguns estudiosos do tema, que consideram findas as monções ainda nos anos 1760. Para essa opinião concorrem as anotações do sargento-mor Teotônio José Juzarte, feitas em 1769, no seu *Diário da Navegação do Rio Tietê, Rio Grande Paraná e Rio Gatemi*, quando noticia que a navegação a partir de Porto Feliz “*está hoje extinta por seguirem estes comerciantes por terra pela Capitania de Guaiazes, sendo que de antes por estes rios é que seguiam os comerciantes para o Cuiabá, e Mato Grosso em cuja viagem gastavam seis e mais meses.*”¹⁷ É realmente incontestável que, àquela altura,

¹⁴ Conforme os cálculos do Doutor Francisco José de Lacerda e Almeida, em diário de viagem anotado no ano de 1788.

¹⁵ A fonte básica para conhecimento do tema são os *Relatos Monçoeiros*, de Affonso de Taunay. Além do discurso proferido em Porto Feliz, em 1920, já referido aqui, Taunay abordou o papel do Tietê na conquista territorial luso-brasileira em *Na Era das Bandeiras*, reeditado em 1922 pela Companhia Melhoramentos. Depois, trataria as monções como prolongamento do bandeirismo, dedicando aos tempos pioneiros de Mato Grosso o tomo décimo da sua *História Geral das Bandeiras Paulistas*, concluído em 1948, aliás em Porto Feliz. Já na segunda parte do tomo XI, Taunay aborda as monções cuiabanas do XVIII. Depois de condensados os onze volumes em três, em 1951, foi dado ao terceiro volume o nome de *Relatos Monçoeiros*. Já em 1953, preparando as comemorações ao quarto centenário da cidade de São Paulo, é lançada a *Biblioteca Histórica Paulista*, da qual os *Relatos Monçoeiros* constituem um volume. Ali aparece, a título de introdução, o texto de Taunay constante do undécimo volume mencionado e, seguindo-se a ele, a coleta de notícias práticas de navegação que formam a coleção Diogo Soares da Biblioteca Pública de Évora. Taunay acrescentou ainda o mapa e a carta de Céspedes Xeria a Felipe IV, o Diário de Navegação de Teotônio José Juzarte, sargento-mor que percorreu o Tietê em 1769, e a carta de um passageiro de monção, datada de 1785 e atribuída ao juiz de fora da vila do Senhor Bom Jesus, Diogo de Toledo Lara e Ordonhes.

¹⁶ Cf. o *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira.

¹⁷ JUZARTE, Theotônio José. In *Relatos Monçoeiros*, com introdução., coletânea e notas de Affonso de Taunay. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1953. – p. 218.

já se verificava o declínio das expedições, seja em função da decadência da produção das minas, seja pela abertura e uso das vias terrestres. Contudo, quase duas décadas depois, embarcava em Ararituaba um viajante destinado a Cuiabá e identificado como sendo o Dr. Diogo de Toledo Lara e Ordonhes, que seguia para tomar posse do cargo de juiz de fora da Vila do Senhor Bom Jesus. De sua lavra é o documento encontrado nos arquivos de José Bonifácio, o Moço, ao qual foi dado o título de *Carta de Um Passageiro de Monção*¹⁸. E note-se que o relato se refere ao tardio 1.785.

Outro critério possível para justificar o emprego do termo monção poderia ser a natureza específica da expedição, sendo a palavra reservada àquelas que transportavam autoridades, tropas de linha ou que prestavam qualquer sorte de serviço oficial à Coroa. Ficariam assim descartadas da acepção as expedições puramente comerciais, encampadas por particulares. Essa é a possibilidade que parecem indicar as anotações do cônsul Langsdorff, ao narrar o encontro com um grupo de servidores reais, no Tietê, na tarde de 25 de julho de 1826:

*“Depois do almoço, cada um estava ocupado com suas próprias tarefas, quando tivemos todos uma surpresa muito agradável: ouviram-se muitos tiros, que pensei serem de nossos caçadores; mas logo fiquei sabendo que se tratava de uma monção (como aqui é chamada) [grifo nosso] vinda de Cuiabá que havia chegado. Era o Capitão Sabino com alguns funcionários da Coroa que voltavam de uma missão. A expedição consistia de duas canoas grandes, dois batelões e uma canoinha.”*¹⁹

Dois meses depois, a 26 de setembro, abaixo no mesmo rio, um novo encontro registrado por Langsdorff reforça aquele entendimento, frisando o caráter mercantil de uma expedição que, talvez por esse motivo, não mereceria o chamamento de monção:

¹⁸ Integra a publicação referida na nota anterior.

¹⁹ LANGSDORFF, Georg Heinrich von. *Os Diários de Langsdorff*. Danuzio Gil Bernardino da Silva (org.). v. II. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff, 1997 - p. 159.

“Numa manhã fresca e agradável, + 12,5^o R, quando os preparativos para a partida já iam adiantados, logo cedo, ouvimos, de repente, uma salva de tiros. **Eram os carregadores, remadores e guias de uma expedição comercial** [grifei], que haviam partido de Porto Feliz no mês de março deste ano e agora regressavam. Provavelmente ainda viajariam mais um mês e maio e, por conseguinte, completariam a viagem de ida e volta a Cuiabá em cerca de 9 meses.”²⁰

O exame da documentação cartorial selecionada, por sua vez, frustra a tentativa de comprovar, por tal caminho, o uso corrente do termo *monção* na Porto Feliz do século XIX. Ao menos, este passa ignorado na linguagem repetitiva dos feitos examinados, que se valem de outras expressões para designar os ofícios das testemunhas ouvidas ou para se referir à chegada recente de determinado depoente à vila. Aparecem nos autos as expressões *piloto das canoas que andam no Rio de Cuyabá*, *piloto das navegações do Rio de Cuyabá*, *navegações do caminho de Cuyabá*, *camarada que veio nas canoas que proximately chegaram*, *camarada das canoas que vieram do Cuyabá*. Em nenhum momento se encontra a denominação consagrada *monção* ou *piloto de monções*. Uma variação encontrada é a fornecida pelo capitão [Clarado ?] Jozé da Mota Cortes, que ao depor sobre crime ocorrido na expedição que organizara, em 1811, intitula-se a si próprio “*patrão da dita comitiva*”.²¹

Porém, a despeito das anotações de Langsdorff, um membro de sua própria expedição, o segundo desenhista contratado, Hercules Florence, fornece outro indício acerca do emprego da palavra *monção*. Em seu diário sobre aquela jornada. Florence mostra-se contaminado pelo uso da palavra, que haveria de ser realmente ainda amplo, naquelas paragens, nos idos de 1826, em que pesasse o expirar das navegações. Descrevendo as embarcações de que dispunham, diz o francês:

²⁰ Idem, p. 250.

²¹ Autos de devassa pela morte de Santiago Fernandes de Galiza (1811). MRCI – Fundo cartorial do 1º Ofício de Porto Feliz. Caixa 44.

*“A ordem da marcha era a seguinte: na frente a canoa do cônsul; logo após o Chimbó; em seguida o batelão onde eu estava, depois os barcos menores, formando todos uma **monção** [grifei] de sete embarcações.”*²²

De qualquer forma, todas as expedições partidas de Porto Feliz, as reuniões, as particulares, grandes ou pequenas, setecentistas ou tardias, não diferiam quanto ao trajeto, a técnica de navegação empregada e as penas que demandavam, aspectos que se mantiveram inalterados da descoberta do ouro ao abandono definitivo da via fluvial.

Fenômeno setecentista, é certo que as monções do Tietê adentram o século XIX já distanciadas de seu tempo áureo. Porém, é preciso ponderar a profundidade ou a extensão da decadência – ou da morte, como pretendem alguns – que se atribui àquela navegação, ainda antes da virada do século. O sargento-mor Teotônio Juzarte, nas anotações registradas em seu diário no remoto 1769, já considerava que, àquela altura, a navegação para Cuiabá estava “extinta por seguirem estes comerciantes por terra pela Capitania de Guaiazes, sendo que de antes por estes rios é que seguiam os comerciantes para o Cuiabá, e Mato Grosso, em cuja viagem gastavam seis e mais meses”.²³ Afirmação excessiva, certamente, por conta da movimentação de cargas comerciais que, a despeito da concorrência de outros caminhos, continuará a se manifestar por décadas ainda, embora enfraquecida. Juzarte talvez não tenha também pesado a relevância das outras expedições, para além das mercantis, como as que transportavam homens de farda, como ele, e para as quais a via fluvial continuava a mostrar-se imprescindível, àquela altura. É a opinião de Francisco Nardy Filho, para quem “as mais importantes e numerosas expedições que partiram de Araritaguba, foram as que levaram por fim a fundação de Iguatemi e foram as de João Martins de Barros e André Dias de Almeida (1766 – 1767).”²⁴

A decadência profunda, ainda no Setecentos, é inequívoca. Deve, contudo, ficar ressaltada a continuidade da navegação, a comercial e a de caráter oficial, até depois de

²² FLORENCE, Hercules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas*. São Paulo: Melhoramentos, 1948. P 57.

²³ JUZARTE, Teotônio José. *Op. Cit.*

²⁴ NARDY FILHO, F. *As Monções*, artigo publicado em *O Estado de São Paulo*, edição de 14 de outubro de 1945, p. 8, e integrante da coletânea *Araritagua: O Porto Feliz*, conforme citação supra.

rompido o século XIX, em intensidade suficiente para garantir a sobrevivência dos ofícios a ela pertinentes, incluídas as técnicas de feitura das embarcações. A permanência dessas atividades foi, aliás, uma das justificativas apresentadas na portaria do governo da capitania, para elevação da freguesia de Araritaguaba a vila de Porto Feliz, em 1797:

*Atendendo a justa representação que fizeram os moradores da freguesia de Araritaguaba, termo da Vila de Itu, para que a mesma freguesia fosse criada e ereta Vila, e isto não só pelo fundamento de haver nela três mil e seis pessoas de confissão, como atesta a informação do respectivo Pároco, mas **também por ser um Porto freqüentado de Comerciantes das minas de Cuiabá, e Mato Grosso, e de diferentes expedições de Sua Majestade para os vastos sertões**, que decorrem da mesma freguesia (...). [grifei]²⁵*

Seis anos depois, já em 1803, e a despeito da decadência referida, a navegação para Cuiabá ainda era uma realidade capaz de justificar a concessão de sesmarias à beira-rio, como opinou ao Conselho Ultramarino a Câmara de Porto Feliz, consultada sobre a conveniência do atendimento ao pedido do capitão José Maria Roiz de Carvalho. A argumentação dos vereadores mostra também a consciência de que aquele caminho, já em vias de ser abandonado, continuava inóspito e desafiador, como nos primeiros tempos:

“(...) devemos expor a V.Exa. que as terras que o suplicante pediu se acham com efeito devolutas, e situadas em sertão distante de povoado, e que nelas mandou já o mesmo suplicante fazer uma roçada, sendo esse o ato possessório, que fez nelas, pois até o presente sem não mediram, nem demarcaram. Nós ignoramos as possibilidades que tem o suplicante para as cultivar, por não ser residente no nosso distrito, e só nos consta que suposto ele pedisse na paragem das suas confrontações, apenas estarão devolutas duas

²⁵ Portaria do Capitão de São Paulo, Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça. Arquivo do Estado de São Paulo, *Documentos Interessantes Para a História e os Costumes da Capitania de São Paulo*, vol. III.

léguas de comprido, pouco mais ou menos, e uma de largo, visto se acharem as terras que ficam rio acima já concedias a outros por sesmarias mais antigas. Não podemos deixar de representar a V.Exa. que nos parece muito conveniente povoar-se e cultivar-se todo este rio abaixo de uma e outra parte, a fim de que os comboios de canoas, que por eles seguem para as minas de Cuiabá e Mato Grosso achem os socorros de que necessitam na sua trabalhosa viagem por tão dilatados desertos. É o que a este respeito se nos oferece informar a V.Exa. depois de ouvirmos várias pessoas de conceito e conhecimento das terras mencionadas.” [grifei]²⁶

GENTE QUE ANDA NO RIO

Ainda não figura, nos domínios da História, da Antropologia ou da Sociologia, obra alguma de vulto que se detenha em delinear um possível perfil específico para o homem e a cultura que cresceram atrelados à navegação fluvial do Tietê. Ressalvem-se as observações percucientes de Sérgio Buarque de Holanda, que de resto caminham naquele sentido geral de denunciar justamente a ausência de uma “vida fluida” e rica, capaz de gerar marcas próprias e bem definidas. Seja pela exigüidade relativa do tempo em que transcorreu essa atividade, seja por certos contornos fugidios de que a mesma se revestia,

²⁶ Documento que acompanhou o ofício no. 10 de 7 de maio de 1804, dirigido ao Conselho Ultramarino. Documento expedido pela Câmara de Porto Feliz, em 17 de setembro de 1803. Opinam quanto à petição do Capitão José Maria Roiz de Carvalho, que requer confirmação da concessão de sesmaria. *Documentos Interessantes Para a História e os Costumes de São Paulo: Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros (1802-1807)*. São Paulo: Editora da Unesp, Edições Arquivo do Estado. 1990.

fica a vida monçoeira, na produção intelectual, muito aquém do nível de abordagem que mereceram outros contingentes sociais atrelados a atividades específicas, como a cultura canavieira, o pastoreio e mesmo o tropeirismo. Aplicam-se-lhe, contudo, em grande parte, as conclusões de Antônio Cândido no seu estudo clássico acerca da sociedade caipira, pelo aspecto de mundo em desagregação, de que se tratará adiante. As peculiaridades do viver monçoeiro, porventura não recolhidas pelos cronistas e estudiosos, jazem assim num espaço que poderia ter sido de algum modo alcançado pelos relatos orais, caminho tão frágil e perecível, do que, aliás, o mestre de *Os Parceiros do Rio Bonito* parece justamente se lamentar, no prefácio à sua obra:

*“Não posso deixar de lembrar, com saudade e reconhecimento, o velho amigo Pio Lourenço Corrêa, falecido em 1958, admirável tipo de fazendeiro paulista, culto e reto, que me acolheu várias vezes na sua chácara dos arredores de Araraquara, e a quem devo muito do que percebo da cultura rústica. A sua conversa era uma lição constante; a sua experiência, imensa; a sua memória, prodigiosa. Erudito e estudioso da língua e das ciências naturais; caçador e investigador dos costumes; conhecedor minucioso da flora, da fauna e da técnica rural, devo-lhe mais do que poderia registrar, porque são coisas que se incorporam ao modo de ver e de sentir. Quando ele desenterrava das recordações de setuagenário o que lhe contara na infância um velho pai setuagenário, parecia-me tocar no vivo o século XVIII de Araritaguaba, onde sua avó falava língua-geral e cuja tradição ele mantinha, na escarpada austeridade do seu caráter.” [grifei]*²⁷

A visão possível que se pode tentar obter, acerca do homem monçoeiro, vem das observações lançadas pelos viajantes em seus diários e por determinações ou comentários

²⁷ CANDIDO, Antônio. *Os Parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida*. 2ª ed. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1971. Prefácio escrito em 1964. P. 13.

isolados de autoridades coloniais. É pouco material e, no mais das vezes, acompanhado de uma superficialidade que exige cautela constante de quem o examina. O cotejar de um e outro depoimento, porém, evidencia coincidências freqüentes, de onde se podem obter algumas ilações com razoável confiabilidade.

A essa coletânea de depoimentos buscou-se juntar aquilo que se pôde inferir dos dados cartoriais referentes às décadas em que morria a navegação fluvial em Porto Feliz e arredores. Outro recurso de possibilidades bastante limitadas, principalmente pela rigidez das formas e da linguagem processuais. As fórmulas jurídicas não permitem uma flexibilidade de narrativas ou comentários. A pesada engrenagem da Justiça colonial, de resto inalterada em boa parte até os dias de hoje, prevê o estabelecimento de uma verdade segura, ou confiável, às custas da repetição dos mesmos informes. A certeza impõe-se pelo número, pela maciça freqüência de depoimentos idênticos. No cerimonial da insistência, que se repete inalterado por páginas a fio, fica estribada sem sustos a razão final do Estado. Por isso a confiabilidade das devassas. Por isso o amor às fórmulas sacramentais que abrem e encerram tais feitos. A majestática lentidão e a solenidade daqueles autos se contrapõem ao risco alienante que poderia representar um procedimento investigante e decisório mais ágil. Essa agilidade, que se poderia presumir desejada, em verdade parece se afigurar às mentes alimentadas pela burocracia colonial ibérica como parente dos arroubos criminosos ou revolucionários. Somente uma justiça “*na forma das ordens de Sua Majestade Fidelíssima*”²⁸, devidamente resguardada em todas as praxes de estilo, tem o condão de restabelecer a ordem transgredida “*para satisfação da República ofendida*”.²⁹

O exame de parte do fundo documental do Cartório do 1º Ofício de Porto Feliz, conquanto útil para constatação de determinados aspectos daquela sociedade, ao início do século XIX, mostrou-se inepto para trazer diretamente à luz os homens envolvidos com a navegação fluvial. E a razão para tanto, por si só, já evidencia parte de sua condição social. Eles estão ausentes dos autos de inventários e do rol de testamentos, pela certa escassez de seus bens, a dispensar tais procedimentos. Os nomes recolhidos, ligados aos ofícios do rio, não são encontrados também no rol de jurados do período, e nem na relação dos vereadores que tiveram assento no Senado da Câmara de Porto Feliz, a partir da elevação da antiga Araritaguaba à condição de vila, em 1797. Em resumo, claramente tratava-se de gente

²⁸ Fórmula freqüente nos feitos coloniais examinados.

muito distante do conceito de *homens-bons*, assim considerados pelos critérios correntes à época da colônia. Dentre todo o corpo documental disponível, foram os autos de devassas que se mostraram mais aptos a expor os homens buscados. Trata-se de sindicâncias extremamente formais e rigorosas, que arrolam grande número de pessoas para testemunhar sobre determinado delito, com vistas a apurar a autoria do mesmo. Além dos depoimentos, precedidos de breve qualificação dos depoentes, contém despachos da autoridade, auto de denúncia e auto de exame de corpo de delito.

As devassas examinadas se estendem do ano de 1802 ao de 1821. O manuseio dos depoimentos permitiu o estabelecimento de uma lista final com os nomes de 60 homens, moradores em Porto Feliz naquele período, e com profissões diretamente ligadas à navegação para Cuiabá. Grande parte destes aparece como testemunha em mais de uma devassa, por vezes com significativo transcorrer de anos entre uma convocação e outra (*vide listagem de tripulantes nos anexos*).

A qualificação dos inquiridos permite situá-los por ofício específico, dentro do quadro geral, percebendo-se que estavam preservadas, àquela altura, as denominações e funções correntes no período áureo das monções: piloto, proeiro e camarada. Aos pilotos cabia a governança geral da canoa, sabendo-se que seu posto, em viagem, era à popa da embarcação. No quadro composto eles figuram em número de 17. Destes, 4 contavam mais de cinquenta anos de idade à época em que prestaram depoimento. Dois tinham mais de quarenta anos. Outros 5 achavam-se na casa dos trinta anos. E apenas 6 tinham idade inferior a tanto. Nota-se que o posto, para ser atingido, demandava tempo e experiência. Tais requisitos se apresentavam também para o posto de proeiro, o homem que viajava à testa da canoa e que, no comentário do viajante doutor Francisco José de Lacerda e Almeida, possuía “*toda a chibança de um vilão obsequiado e respeitado*”³⁰, por caber-lhe o mister de desviar a canoa de rochas, redemoinhos e demais perigos que subitamente surgissem. Eram os homens que se postavam de pé, à proa, com uma vara poderosa às mãos para jogar a embarcação para cá ou para lá, livrando-a de riscos terríveis. Marcavam também o compasso das remadas mediante as batidas que davam com o calcanhar no piso da canoa. E ainda cabia-lhes a guarda das chaves do caixão das carnes salgadas e das

²⁹ Idem.

³⁰ Seu diário de viagem cobre os roteiros que cumpriu pelas então capitânicas do Pará, Rio Negro, Mato Grosso e São Paulo, entre 1780 e 1790. Citado por Taunay, nos *Relatos Monçoeiros*.

frasqueiras. Tudo isso estribava-os a um estado de grande e forçosa consideração entre os tripulantes e passageiros. Dentre os homens encontrados na documentação cartorial, apenas 4 anunciam-se como proeiros, três dos quais com mais de quarenta anos de idade. Por fim, aparece o contingente de 39 camaradas da navegação. É a maruja ordinária, o grosso da tripulação, a quem estava reservada toda sorte de trabalhos, não apenas no impulsionar à força de braços as canoas na água, mas também arrastá-las nas varações, embarcar e desembarcar a carga e tudo o mais quanto se anunciasse por fazer. São aqueles que, nos relatos dos viajantes, recebem também o nome de *remeiros*, termo ausente dos feitos processuais. Qualificados usualmente como *camarada de canoas* ou *camarada do caminho do Rio de Cuyabá*, nos depoimentos em que vêm-se na contingência de se referirem aos colegas de ofício, tratam-se por “companheiros”. Pouco mais que meninos já estavam na lida do rio, encontrando-se um depoente com a idade de dezesseis anos e diversos outros com menos de vinte. Do contingente de 39 camaradas encontrados, apenas 4 atingiram os trinta anos, e somente um deles tem mais de quarenta anos. A média de idade do grupo de camaradas fica em vinte e três anos.³¹

Quanto à procedência ou naturalidade, o exame dos nomes levantados deixa claro o caráter regional daqueles ofícios, especialidade cujo saber crescera no Vale Médio do Tietê e ali achava-se confinado. A naturalidade declarada pelos tripulantes revela que, de um total de 60 homens, apenas 4 eram provenientes de localidades não abrangidas pela calha média do Tietê ou de seus afluentes. As duas localidades de origem do maior número de homens são – e nisto não há surpresa – os pontos terminais da navegação: Porto Feliz e Cuiabá.

Porto Feliz	30
Cuiabá	12
Itu	7
Sorocaba	3
Parnaíba (Santana de Parnaíba)	2
Piracicaba	2
São Paulo	2

³¹ Excluído do cálculo um dos camaradas, cuja idade resulta ilegível nos autos.

Mogi Mirim	1
Viamão (RS)	1

O aspecto mais interessante e significativo, porém, talvez seja o que se refere à cor dos barqueiros convocados. O quadro composto padece os efeitos da terminologia utilizada à época, imprecisa e confusa. Obedecida a qualificação dos autos, o grupo distribui-se da seguinte maneira:

Crioulo preto (<i>sic</i>)	1
Mulato	1
Branços	6
Caborés	8
Bastardos	20
Pardos	24

A necessidade que se apresenta é definir as possíveis diferenças claramente estabelecidas – e quais seriam elas – entre pardos e bastardos, e entre estes últimos e os caborés. Em princípio, sob a epígrafe *pardo* entende-se que ficam os indivíduos mesclados de branco e negro. A eles se juntaria, portanto, o desgarrado mulato ituano Marcelo Francisco, único assim nominado no grupo. Já por caboré ou caburé, tem-se nos dicionários a acepção predominante de caboclo, tirante a caboclo, com a raiz tupi *kabu'ré*, que leva a presumir tratar-se do mestiço de branco português e índio, embora os dicionaristas também apontem a palavra como sinônimo de cafuzo, ou seja, o híbrido de negro e índio. É termo com conotações também depreciativas, pois indica ainda o indivíduo atarracado e feio. Já bastardo designa o “degenerado da espécie a que pertence (...) que se tornou diferente do tipo ordinário ou primitivo”³². É, portanto, um mestiço, mas ao que indicam registros da época mesclado de índio e branco, e não de negro. Bastardo é, portanto, equivalente a

³² Moderno Dicionário Michaelis da Língua Portuguesa. São Paulo: Melhoramentos, 1998.

mameluco e a caboré. Também cotejando qualificações vizinhas nos mesmos autos, parece-nos que a expressão *pardo* era invocada quando a ascendência negra, africana, tornava-se evidente no aspecto do mestiço. Caboré e bastardo, portanto, adaptam-se à fôrma caipira por excelência, de índio e português, ainda que aqui e ali ocasionalmente tismada de sangue negro.³³ Ocorrência mais que natural, sobretudo numa Porto Feliz de inícios do oitocentos, distante não mais que duas gerações daquela Araritaguaba e daquela Itu referidas por mais de um observador, nas quais, ainda em meados do setecentos, da porta da rua para dentro, se falava a língua brasílica. De qualquer modo, as duas mesclas, reunidas, respondem pela quase totalidade dos homens encontrados, representando apenas 10 por cento do total o grupo qualificado como branco.

A escassa presença dos classificados como brancos contrasta com a predominância dos mesmos no ofício da lavoura. A esse respeito, alguns feitos processuais do fundo documental são bastante elucidativos, pois se voltam a crimes ocorridos fora da vila ou dos termos a ela então subordinados (Pirapora do Curuçá, atual Tietê, e Piracicaba). São alguns delitos praticados em sítios e envolvendo a pessoa de um ou mais lavradores, dando-se naturalmente que, nesses casos, a grande maioria das testemunhas chamadas são também lavradores, declaram viver “de suas lavouras”. Examinada a cor, têm-se que a quase totalidade, nesses casos, é de brancos, sendo ínfimo o número de pardos, bastardos ou caborés, ou seja, situação inversa à que se verifica entre os barqueiros.

Outro aspecto que salta aos olhos é, àquela altura, a mínima ou nenhuma frequência do elemento escravo. A observação se justifica face à afirmativa de Taunay no sentido de que “a recruta das tripulações arrolava, sobretudo, escravos negros”.³⁴ Sentença injustificada, a nosso ver, tanto no período dito áureo das monções, quanto nas décadas tardias de que tratamos. Para fins dos meados do século XVIII, a questão suscita uma discussão de que se ocupou a historiografia paulista ao início do século XX, quando se tratava de sopesar a real importância e antigüidade da presença negra na história de São Paulo. Discussão que cuidou, inclusive, da participação do negro nas bandeiras seiscentistas

³³ Em 1725 o padre Manoel da Fonseca, em sua “*Vida do Venerável Padre Belchior de Pontes*” escrevia: “*Houve em S. Paulo uma bastarda (assim intitulam aos filhos de branco e índio) chamada Paula ...*”. E também o capitão-general Rodrigo César de Menezes deixou clara a diferença entre brancos, mamelucos (bastardos) e mulatos, no edital de 1.728, que se refere às “*mulheres mal procedidas, brancas, bastardas e mulatas forras*” que passavam para as minas de Cuiabá. Citado por Mário Neme em *Dois Antigos Caminhos de Sertanistas de São Paulo*. Anais do Museu Paulista, tomo XXIII. São Paulo: 1969, p. 11.

e que acha-se finda hoje com um entendimento pacífico, no sentido de que somente a lavoura canavieira teve o condão de tornar expressiva aquela presença africana em terras de São Paulo. Ora, a região que foi o trampolim das monções, e que tem em Itu sua capital histórica, viria a ser também o celeiro do açúcar paulista, sendo aliás esta ocorrência intimamente ligada ao ouro cuiabano. E os aportes de mão de obra negra e servil corresponderiam a tal advento canavieiro. A remessa ocasional de escravos para Cuiabá no século XVIII, a presença de contingentes deles junto a seus amos, desempenhando as funções de carregador ou *fac totum* não autoriza a considerá-los tripulação de monção, e menos ainda maioria naquela categoria, como fez Taunay. O mesmo se dá nos decênios iniciais do século XIX, de que se trata aqui, quando o açúcar florescia em Porto Feliz e na região e para ele se direcionava o contingente negro escravo. Mão-de-obra sabidamente cara e por demais preciosa para se gastar numa atividade decadente e pouco rendosa, como se verá que era a navegação fluvial, na qual, além do mais, precipitar-se-ia o negro diante de inúmeras possibilidades de insurreição, fuga, desvio ou morte. A lida das canoas para o Cuiabá, seja pelo que se depreende das narrativas de viajantes, seja pelo que permite entrever o escasso rastro documental deixado por seus últimos praticantes, constituía essencialmente ofício de homens livres. Ofício pobre e mestiço, mas ofício de gente livre.

Quanto aos ganhos desses homens, recorra-se às informações constantes nos *Relatos Monçoeiros*, que apontam uma oitava de ouro (1\$500 réis) por semana para os remadores, sendo que os pilotos ganhariam mais. A título comparativo, era dinheiro que dava para comprar, por exemplo, uma dúzia de abóboras nas roças à beira do caminho para Cuiabá, mas que não pagava mais que um terço de uma galinha e mal bastava para uma dúzia de ovos na região das minas. Para comprar uma libra (menos de meio quilo) de carne fresca de porco, pequeno luxo para a época e o local, seria necessário que um camarada aprestasse o salário de quinze semanas de trabalho, ou seja, quase toda a paga de uma viagem de ida. Décadas depois, nos anos finais da navegação comercial, esse valor aparece praticamente inalterado. É o que se vê pelas anotações do cônsul Langsdorff e do pintor de sua expedição, Hercules Florence, em 1826. O cônsul informa que os remadores contratados por uma expedição comercial que havia partido poucos dias antes foram pagos à razão de 20\$000 réis para toda a viagem, além de quatro côvados de baeta (tecido de lã),

³⁴ TAUNAY, Affonso E. de. *Relatos Monçoeiros*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1953. P. 63.

um chapéu e uma caixa (*sic*). Se considerarmos o tempo de quatro a cinco meses até Cuiabá e dividirmos a importância pelo valor semanal de 1\$500, pago no século anterior, chegaremos à mesma faixa miserável de salário. Outra comparação evidencia a penúria: para transportar as cargas de Langsdorff de Cubatão a Jundiá havia sido contratado com um tropeiro o aluguel de 63 bestas, por 118\$000. Chega-se, pela divisão, ao custo aproximado de 1\$870 pelo frete de cada animal. O cálculo, considerada a distância entre aquelas duas localidades e o tempo que uma tropa levava para percorrê-la, leva a concluir que o trabalho semanal de um camarada de monção era mais barato que o de uma besta de carga, por tempo igual.

Fora Hercules Florence quem contratara a tripulação em Porto Feliz, para a expedição científica. Certamente, entre os vinte e poucos homens que logrou encontrar na vila estavam alguns – ou talvez um bom número – dos que pudemos listar nos autos de devassa. Porém, tanto nos diários de Langsdorff quanto nos de Florence um único nome de tripulante foi anotado: o do piloto-mor e guia Antonio Lopes, que àquela altura, 1826, já havia feito a viagem a Cuiabá vinte e seis vezes. Nenhum outro dado é fornecido, mas muito provavelmente se trata de Antonio Lopes Ribeiro, piloto, bastardo e casado, que aparece na listagem resultante das devassas num auto de 1806, indicando a idade de 36 anos. Decorridos vinte anos até que supostamente tivesse prestado serviços à expedição do cônsul, estaria já com cerca de 56 anos, tornando-se perfeitamente plausível a informação acerca do elevado número de viagens realizadas, bem como o relato acerca de sua grande experiência:

*“Antonio Lopes, nosso guia, tem sua memória extraordinária; conhece cada pedra da cachoeira, cada árvore frutífera às margens do rio, cada banhado ou riacho, cada relva, cada acontecimento, cada quebra, naufrágio ou perda de embarcações ou homens, escravos ou livres, no caminho de Porto Feliz até Cuiabá.”*³⁵

³⁵ LANGSDORFF, G. H. von. Op. cit., p. 246.

Esse homem, pois, recebia melhor remuneração: 60\$800 e duas caixas, 8 côvados de baeta, 21 varas de tecido de algodão e um bom chapéu de feltro. Acima do que se pagava a um piloto, ao tempo da expedição de Langsdorff: 40\$800 para toda a viagem, ou cerca de 30\$000 a um proeiro. Mesmo assim, considere-se que em Cuiabá o preço de uma garrafa de vinho barato ficava em 1\$800, ainda segundo Florence. Se levada em conta a anunciada inclinação à bebida daqueles homens, tem-se base para a tocante observação do francês:

*“Esta gente recebe metade do salário adiantado e, enquanto tem um real, bebe a mais não poder ou gasta tudo com mulheres. A fazer-lhes a vontade, num momento atirariam fora todo o pagamento da viagem. Chegados a Cuiabá, em poucos dias despendem o resto do dinheiro, e **muitos têm que voltar por terra a pedir esmolas pelo caminho**. Estes pobres coitados empenham os seus serviços para tão penoso lidar por 20 francos mensais, além de alguma roupa grosseira, mas o espírito aventureiro facilmente os impele a contratos dessa natureza”*³⁶
[grifei]

A LIDA DOS VADIOS

“Com os vadios deste país é que se formam as tripulações das repetidas expedições que desta vila partem para Cuiabá, e por isso esta gente de alguma maneira deve ser respeitada por sua habilidade no trabalho do rio”.

³⁶ FLORENCE, H. op. cit., p. 65.

Com tal justificativa o capitão-mor de Porto Feliz, em 1820, buscava isentar a vila de remeter sua contribuição em homens aos contingentes militares que eram demandados pelo governo da capitania³⁷. O trecho tem o poder de sintetizar a visão das autoridades acerca daqueles homens: uma malta vulgar com que o Estado precisava resignar-se e com ela contemporizar, pela especialidade de seu saber ou de sua disposição em cumprir tarefa ante a qual outros contingentes mostravam-se ineptos. Já meio século antes, em maio de 1767, o capitão-general Dom Luiz de Souza instruía o capitão-mor de Sorocaba acerca da necessidade de preservar dos recrutamentos os moradores de Ararituaba e Itu, tidos como “... os mais ocupados e necessários para a mareação dos rios nas viagens do Cuiabá, em utilidade do bem comum”.³⁸ Eram vadios da pior espécie, mas – quase que se pode ler nas entrelinhas o lamento – eram necessários. Tratava-se de imagem certamente consolidada havia muito.

Os homens da navegação no Vale do Tietê eram apenas um contingente de “vadios” em meio à multidão de outros tantos “vadios” que, na consideração das camadas dominantes, abundavam na colônia. Acerca do conceito de “vadio” nos tempos coloniais, é interessante atentar para um fragmento da ação governamental do Morgado de Mateus, primeiro governador após a restauração administrativa da Capitania de São Paulo e capitão-general entre 1765 e 1775. Ele tentou implementar o diretório pombalino acerca da administração dos índios. Modificou e ampliou a concepção daquele dispositivo acerca dos aldeamentos previstos, recolhendo neles não apenas os indígenas, como também todos os “forros, vadios e gente inútil que se achasse desarranjada e dispersa pela Capitania”.³⁹ Sua intenção era a de que os tais aldeamentos fossem se tornando freguesias e futuras vilas, à medida em que se desse a emancipação dos moradores. A medida trai o pensamento da época, pelo qual os índios e os negros que haviam obtido a liberdade formavam uma única malta de gente inferior, à qual também se juntavam os vadios. Ora, o significado primeiro do verbo vadiar, hoje como ontem, é “*andar ociosamente de uma para outra banda*;

³⁷ Citado por Mello Nóbrega in *História do Rio Tietê*, p. 133.

³⁸ Idem supra, p. 133.

³⁹ Citado por Heloisa Liberalli Bellotto, in *Autoridade e Conflito no Brasil Colonial: o Governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo, Editora do Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

vagabundear (...) levar vida ociosa (...) não trabalhar”.⁴⁰ No contexto da colônia, contudo, essa concepção deve ser observada à luz dos ofícios específicos e da condição econômica dos diferentes estratos sociais. Abaixo da camada dos proprietários - de terra, de engenhos, de escravos, de um sítio mediano que seja -, a única camada verdadeiramente respeitada, acomodava-se o filão intermediário dos pequenos e médios comerciantes, com uma possível contrapartida rural nos rendeiros ou meeiros e minifundiários. Pouco abaixo dos comerciantes, e nivelados aos homens livres da lavoura, vinham os numerosos artesãos: carpinteiros, sapateiros, alfaiates, tanoeiros, ferreiros, latoeiros, ourives, tecelões, pedreiros. Gente com ofício tido como honesto, fixada a um local específico, o lote de terra que cultivava, a oficina precária onde pode ser encontrado. Posição insuficiente para se enquadrarem na categoria dos homens-bons, vereadores em potencial, portadores de tochas e carregadores das varas dos pálios cerimoniais e dos andores nas procissões, na liturgia plena de significados sociais do catolicismo brasileiro. Mas, suficiente para que não fossem tidos como *“gente desarranjada e dispersa”*.

Eis as possíveis âncoras que impediam um homem de desprender-se da respeitabilidade mínima e perder-se na proscriita categoria dos vadios: a posse de bens de raiz; o exercício de funções de governo ou da oficialidade militar; a carreira eclesiástica; certa atividade comercial de contornos bem definidos e estáveis; o trabalho livre e devidamente enraizado na lavoura; a condição estabelecida de artesão. Poucas outras possibilidades “aceitáveis” restavam, naquele arranjado das coisas: feitor de escravos, proprietário de tropa de mulas, capitão-do-mato e algumas mais. Fora desse rol, um homem estaria a um passo da consideração de vadio, fosse pelo desprestígio dos ofícios a que se entregava temporariamente, fosse pela precariedade das condições de vida – ou sobrevivência -, fosse pelo ócio inevitável de quem não tinha trabalho certo, nem ocupação garantida para todos os dias. Fosse ainda pelo acréscimo das circunstâncias depreciativas de cor e mestiçagem e pelas práticas e ambientes habituais desses escalões da sociedade. Frequentar tabernas, lançar dados, carregar volumes alentados em público, andar descalço, participar de cantorias de negros e mestiços, mostrar-se disponível a quaisquer serviços braçais, conhecer artimanhas de caça e pesca. Enfim, eram inúmeros os predcados – ou os “pecados” - dos homens que se distanciavam dos patamares sociais capazes de conferir-lhes

⁴⁰ Cf. o *Novo Dicionário Aurélio*, São Paulo, Nova Fronteira, 1975.

o mínimo apreço. Está visto que sequer o fato de trabalhar era bastante para essa garantia. Sérgio Buarque de Holanda, ao comentar aspectos dos ofícios artesanais no Brasil colonial, lembra a forte discriminação e a intolerância para com alguns deles, evocando o governador do Estado do Maranhão, em 1720, que destituiu um indivíduo do posto de almotacé, para o qual fora eleito, porque o mesmo, anteriormente, “*vendia sardinhas e berimbaus*”. E refere-se também ao abuso contra o costume e as leis, que constituía a situação flagrada por Martim Francisco em Itu, em princípios do século XIX, onde muitos moradores tido como “*pelo menos nobres*” se dedicavam a ofícios mecânicos, os quais “*pelas leis do reino derogam a nobreza*”.⁴¹

Ou seja, a idéia de vadiagem nem sempre correspondia, naquele ambiente, à real intenção de manter-se desocupado, à aversão ao trabalho. Na leitura da correspondência e dos atos oficiais pode-se apreender, continuamente, o entendimento de vadio como elemento marginal ou fronteiro a uma ordem social duramente monitorada, ou elemento que vem a reboque dessa mesma ordem, calcado em seus compartimentos inferiores. Não é essencialmente um rebelde; é, com freqüência um perdedor, um vencido, um explorado. Incomoda por seu distanciamento de horários e trajetos bem definidos, por seu nomadismo ou disponibilidade, de quem não tem a que se apegar. E, conquanto incomode, registra uma ancestral presença nas sombras da trajetória da colônia e do estado independente. Muitos dos ditos vadios foram, repetidas vezes, o alicerce indispensável. Aqueles que, vindos de índios, aprendem a caçar índios. Aqueles que se embrenham maltrapilhos à frente das expedições. Os mesmos que, a contragosto, são engajados para enfrentar os holandeses no nordeste e depois os castelhanos nas fronteiras ao sul e oeste. São os braços que carregam as canoas, que movem seus remos e que as arrastam nas varações. Serão vistos mais tarde nas fileiras do exército no Paraguai. E, mais tarde ainda, nos andaimes da construção civil, nos precários empregos informais e nas periferias miseráveis das cidades brasileiras dos séculos XX e XXI.

É certo que os homens de governo mais próximos ao porto que aninhava aquela tripulação eram antigos sabedores de quanto era melindroso seu trato. Em 1784, o capitão-mor de Itu, Vicente da Costa Taques de Góes Aranha, recém-nomeado para o cargo, vira-se diante de um problema que ocorria em Araritaguaba, ainda não constituída em vila

⁴¹ In *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 26 ed., 1995, p. 58.

independente. Comerciantes daquela localidade, que mantinham negócios com Cuiabá, vinham em busca de socorro junto ao capitão ituano, queixando-se dos camaradas de navegação e reclamando providências. Este, incerto quanto à atitude que deveria tomar, oficiou ao capitão-general de São Paulo, Bernardo José Lorena e expôs a situação:

“Os comerciantes do Cuiabá por vezes se me têm queixado, que ajustando-se com eles alguns camaradas, para pilotos, proeiros e remeiros de suas canoas, e depois de receberem toda a paga, ou parte dela, costumam fugir nas vésperas da saída, com outros desvia-se de dar cumprimento aos ajustes, causando-lhes com a demora notável prejuízo; e me têm requerido, que com pena de prisão os faça ir ao Porto de Araraitaguaba; e obrigue a cumprir os seus ajustes, e duvidando eu atender a estes requerimentos, por julgar não ser de minha jurisdição, replicaram-me eles que é costume inveterado dar-se naquele Porto esta providência, e que assim obrava o pretérito Capitão do mesmo André Dias de Almeida”⁴² [grifei]

Era “costume inveterado”, haviam dito ao capitão, obrigar pela força o cumprimento do trato de trabalho. E assim interpretou e acatou o próprio Lorena, autoridade máxima da Capitania, que rapidamente oficiou de volta, dias depois, e autorizou o seguimento daquele costume. Que Góes Aranha capturasse e reduzisse à ordem os camaradas contratados. Da mesma forma como, quarenta anos depois, outra autoridade faria, para socorrer o cônsul Langsdorff de igual problema:

“Depois de passar meses nos preparando para o embarque, parece que hoje esse dia finalmente chegou. Todos os dias, o pessoal contratado para a expedição vinha nos importunar, ora exigindo dinheiro, ora mercadorias, ora adiantamento, alguns justamente, outros injustamente. Hoje, porém, que chegou o dia de começar a

⁴² Ofício do Capitão-mor de Itu, Vicente da Costa Taques Goes Aranha, ao Capitão-general Bernardo José Lorena, de primeiro de julho de 1784. Arquivo do Estado de São Paulo, Ordem 292, Lata 55, doc. 135.

trabalhar, não apareceu quase ninguém. Foi com muito trabalho e graças a uma ordem judicial do Sr. Francisco Alvares que conseguimos reunir, finalmente, algumas pessoas.”⁴³

Essa impressão negativa, cristalizada desde os tempos opulentos do ouro, perseguiu a classe dos homens do rio até os anos finais de seu ofício. Imagem de servidores desonestos, inúmeras vezes flagrada nas queixas dos pagadores antecipados, que se viam sem o dinheiro e sem o serviço. Imagem de homens sem responsabilidade suficiente perante a família e a sociedade, a ponto de Langsdorff salientar que, na hora da partida de sua expedição, “o Capitão-mor dirigiu a todos uma advertência: que todos se comportassem bem e que, saindo de Cuiabá, não abandonassem suas famílias, mas voltassem para suas casas.”⁴⁴ E se esse era o conceito das autoridades, outro não era o dos viajantes de diferentes épocas, que estiveram à mercê daqueles homens no caminho dos rios. A imagem de bebedores, denunciada nos escritos de Florence, aparece muito antes, como em Lacerda e Almeida, para quem o hábito de as tripulações demonstrarem grande alegria na viagem de volta, quando atingiam a barra do Tietê, era apenas pretexto para tomar uns goles de aguardente a título de comemoração.⁴⁵

Assim, tudo caminha no sentido de dar àqueles ofícios, na maior parte das vezes e dos homens, um espírito postado a meio caminho entre o trabalho sério, necessário, e a brincadeira de menino, a aventura tipicamente masculina, o compromisso apenas relativo. Ou a alternativa melhor ante dois outros fantasmas: os constantes recrutamentos militares forçados, que faziam o tormento de toda a capitania, e a regularidade maçante da vida agrícola, que tanto já se falou ser avessa à índole cabocla paulista. Nem de longe a conduta aferida dos camaradas se equipara à grave consciência dos passageiros acerca da viagem e do significado de afrontar caminhos tão árduos, e por tanto tempo. A viagem, para os contratados, assoma como algo que se fará “logo mais”, na “hora certa” que não se sabe exatamente qual é, no tempo oportuno, vagamente ancorado em algum momento futuro, mas que não coincide com o tempo metrificado e certo dos aflitos contratantes. A viagem

⁴³ LANGSDORFF, G.H. von. Op. cit. P. 104.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Op. cit.

parece ter, para aqueles, caráter muito diverso do que tem para estes. É o que justifica o estranhamento do cônsul russo diante da leviandade ou banalidade flagrada nos ribeirinhos, a respeito daquela empreitada:

*“Todos me garantiram que nem o próprio Governo consegue reunir pessoal para trabalhar em suas expedições. Além do mais, aqui é muito comum se falar em viajar para Cuiabá. Falam como se fosse uma viagem de Berlim a Potsdam. É difícil ver um homem de idade que já não tenha feito essa viagem.”*⁴⁶

Ainda um outro ângulo dessa questão deve ser observado, e este pode vir a atender não apenas às considerações sobre a vadiagem referida pelas autoridades, mas também às inúmeras queixas – de que adiante se trata – dos viajantes quanto à dificuldade de impor ritmos e prazos de trabalho aos contratados. É a própria constituição do chamado mundo caipira, que cresce no vazio deixado pela decadência da mineração e que retorna a padrões mais primitivos de produção e de consumo, eis que com o ouro minguou também o impulso mercantil por ele estimulado. Dada essa decadência, no dizer de Darcy Ribeiro *“a paulistânia se feudaliza, abandonada ao desleixo da existência caipira”*. Surge uma economia decadente cujo único recurso, segundo o antropólogo, *“são as enormes disponibilidades de mão-de-obra desocupada e de terras virgens despovoadas e desprovidas de qualquer valor (...)”*.⁴⁷ Esse novo mundo acabará se acomodando nas agregações conhecidas como *bairros*, devassadas por Antônio Cândido em seu clássico sobre o caipira. É importante frisar que os homens da navegação decadente, que este trabalho investiga, são justamente os partícipes dessa transformação. Herdeiros diretos de outro mundo, o anterior, aventureiro, mas já contemporâneos da realidade caipira instalada. Já minoria numa sociedade agrária. Essa sociedade, com seu modelo pouco ambicioso de alternância de trabalho e lazer, *“condiciona, também, o caipira a um horizonte limitado de*

⁴⁶ Idem ibidem, p. 121.

⁴⁷ RIBEIRO, Darcy. *O Povo Brasileiro: a Evolução e o Sentido do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. P. 380.

aspirações, que o faz parecer desambicioso e imprevidente, ocioso e vadio".⁴⁸ Surge um curioso paradoxo. Se, por um lado, os derradeiros tripulantes de canoas no Tietê integram a corrente humana que produziu essa cultura – agora considerada indolente, vadia -, por outro lado, eles são de certa forma estranhos a ela própria. Já são elementos de atividade exótica, avessa aos terreiros e roçados e à pacata ordem do meio rural criado. Ainda na visão de Darcy Ribeiro, àquela altura afastar-se da vida nos bairros caipiras já seria uma extravagância censurável:

“A população caipira, integrada em bairros, preenche desse modo suas condições mínimas de sobrevivência. Os que se desgarram desse convívio, penetrando sós nos sertões mais ermos, estão sempre ameaçados de cair em anomia, sendo olhados por todos como gente rara, suspeita de incesto e de todas as formas de alienação cultural”.⁴⁹

À luz dessas transformações, olhe-se para aquela comunidade de barqueiros remanescentes, na Porto Feliz de 1800 a 1830. Não ficavam imunes aqueles homens ao compasso morno que se instalara em seu ambiente, o compasso do pequeno lavrador, do roceiro de subsistência, do sitiante que oferece seus frangos no domingo da vila. O homem das derradeiras expedições fluviais personifica-se, talvez, em José dos Reis, camarada de 25 anos, bastardo, identificado nos autos que investigam a morte de um tripulante num pouso da expedição, e que declara não ter presenciado o crime, porque *“tinha vindo para seu sítio ver sua mulher”*.⁵⁰ Sítio de terras apossadas ou arrendadas, certamente voltado à subsistência. Sítio de caipira, o novo ambiente ao qual se apegava um homem, cujos escassos dados a seu respeito permitem cogitar tratar-se de um exemplar de transição. Seu ofício original, camarada, vem de um universo peculiar que agoniza, em processo de desfazimento praticamente consumado. Portanto, embora nenhuma notícia nos autos ou

⁴⁸ Idem, op. cit., p. 382.

⁴⁹ Idem ibidem, p. 382.

⁵⁰ Autos de Devassa pela morte de Santiago Fernandes de Galiza, 1811. Arquivo do Museu Republicano Convenção de Itu, fundo Cartório do 1º Ofício de Porto Feliz, caixa 44.

outros documentos examinados seja direta a esse respeito, torna-se claro que aqueles ofícios do rio já se encaminhavam para ser uma excrescência na ordem sob a qual vivia a maioria da comunidade. Um ir e vir ocasional, um longo ausentar-se, uma imprecisão de retorno e de resultados que contraria o bater das porteiras, a certeza do entardecer no terreiro, o cantar dos galos, o limite das cercas. A enxada, inapelavelmente, se opõe ao remo. Não há como imaginar, também por esse caminho, que aqueles ofícios pudessem gozar do mínimo prestígio naquele meio. Muito provavelmente, àquela altura, a idéia da navegação nas canoas ainda produzia um encantamento aventureiro nos meninos e deveria povoar de histórias as conversas dos mais jovens filhos de roceiros. Mas, o que está nas entrelinhas das expressões que designam aqueles ofícios, nos autos, senão a idéia de estranhamento face a uma mobilidade quase cigana ?

*“ ... vive de andar nas navegações ...vive por camarada do
caminho das minas vive de pilotar canoas que andam no rio ...
camarada do caminho de rio ”⁵¹*

É o mesmo que um vagar nas águas. É quase vadiar nas águas. É um meter-se pelos matos que não tem mais razão de ser. Dessa forma, conjuguem-se aqui essas várias nuances da condição social e profissional daqueles homens e se poderá vislumbrar um pouco do conceito de que gozavam em seu meio e da memória que seu ofício poderia produzir. Ou deixar de fazê-lo. Vadios de fato, alguns; vadios por depreciação de sua origem ou ofício, muitos outros. Com ares de erráticos ou semi-aventureiros, todos eles, num tempo já de enraizar e se aquietar.

Homens de disciplina e constância duvidosas. Assim deviam se afigurar aqueles aos olhos de boa parcela das comunidades a que pertenciam ou com as quais tratavam. Homens entregues a ofícios cujas peculiaridades, marcadas pelo risco, pelo desafio constante, pelo espetacular, nem por isso os ascendiam a esferas mais elevadas de consideração. Ao contrário, parece ganhar corpo a avaliação de Cornélio Pires, no sentido de que o caipira proprietário – e branco – seria um tipo mais lídimo, um caipira mais

⁵¹ Expressões comumente encontradas nas qualificações de testemunhas, nos autos de devassas referidos.

legítimo, mais típico do que o caboclo, que tenderia ao parasitismo social.⁵² Consideração que, aplicada a este caso, coloca o trato da lavoura em posição mais digna e de mais elevada consideração que o ofício da navegação. Portanto, somam-se, no sentido da depreciação social daquela gente, a condescendência forçada que se vê nas palavras das autoridades, as notas dos viajantes, a remuneração indigna que recebiam, a bastardia que predomina na composição de suas fileiras.

ENTRE A VIOLÊNCIA E O SERTÃO

Os homens que formavam a maruja do Tietê, no tempo áureo da navegação ou em sua decadência, constituíam parte da escória numa sociedade já recalcada ao fundo da capitania, ou da província logo depois. Depreciados, certamente, por inúmeros defeitos ou circunstâncias, não podem contudo ser considerados especialmente agressivos ou violentos, porque se tratava, ela toda, de uma sociedade violenta. E desde sempre o foi. O exame dos feitos processuais de Porto Feliz vai ao encontro das observações de mais de um viajante, de resto válidas também para outras localidades do interior paulista, e faz desvanecer qualquer possível idealização de um lugarejo pacato, embalado pela vida agrícola ou pastoril. Fica desfeita, aliás, toda a rósea visão que possa ter se erguido acerca da vida nos trópicos, forjada na mansidão e generosidade edênica das matas, numa ociosidade adâmica dos indígenas, na permissividade sexual e dos costumes em geral, tão inutilmente

⁵² PIRES, Cornélio in *Conversas ao Pé do Fogo*, citado por Antônio Cândido, na obra já referida.

combatida pela Igreja, na indolência e lascívia supostamente acrescentadas pelos negros. Em verdade, as ribeiras do Tietê e das terras interiores com que ele confina testemunharam uma tradição de brutalidade, desmando e prepotência que permeou a constituição da sociedade paulista, como também se deu com toda a colônia portuguesa na América.

O Vale Médio do Tietê, como caminho natural para a penetração do continente, foi o palco das primeiras investidas da gente de Piratininga sobre os estoques de gentio que se achavam planalto adentro. Foi o início de um corolário de violências, inclusive computadas as reações do indígena, não menos terríveis que os martírios impostos pelo branco. Nessa ordem, a primeira tentativa de assentamento branco na região, anterior mesmo à fundação de São Paulo – a aldeia jesuítica de Maniçoba, de 1553, referida por Manoel da Nóbrega –, teve final trágico num sangrento ataque de índios hostis que não deixou vivalma e nem sequer resquícios materiais do aldeamento⁵³. Essa resistência não impediria que já em 1602-1604 Nicolau Barreto estivesse, com sua bandeira de trezentos homens, reunindo vasta bugrada cativa, arrancada do sertão, ao lado do Ytu Guaçú, o Salto de Itu. A luta se prolongaria pelos séculos seguintes, ao longo da via fluvial que corria para o interior. Ao cativo, à ocupação de suas terras e à destruição de suas aldeias, responderiam os índios com todo o vigor que foram capazes de reunir. Em 1718, os parecis e ainda os caiapós, revidando a ataques sofridos, tentaram confederar-se para atacar a vila de Itu, o que não conseguiram por desentendimentos entre os seus chefes. E no avançado 1794 as freguesias mais distantes, todas elas termos da vila de Itu, como Itapetininga e Itapeva, pediam socorro à câmara ituana contra a ação dos índios, pelos *“danos que vinham sofrendo em suas lavouras, pela irrupção hostil dos selvagens”*.⁵⁴

Já na crônica específica das monções, os episódios violentos protagonizados pelos índios e contra eles ocupam lugar destacado. A partir do Baixo Tietê até as alturas do Pantanal Matogrossense revezavam-se caiapós, guaicurús e paiaguás na tarefa de semear o

⁵³ As informações, precárias e incompletas, acerca da Maniçoba são fornecidas pelas anotações do próprio Manuel da Nóbrega e de outros religiosos que se dedicaram ao assunto, especialmente o padre Viotti, S.J. (*A Aldeia de Maniçoba e a Fundação de Itu*) e o Monsenhor Silveira Camargo (*A Igreja na História de São Paulo*), estudioso da história religiosa paulista. Era intenção de Nóbrega fazer da aldeia um entreposto, já no caminho intestino ao Paraguai, que abastecesse de farinha de mandioca o colégio de Piratininga, já planejado e a ser fundado no ano seguinte. Acredita-se que os índios carijós, reunidos na aldeia, foram atacados e exterminados pelos tupis do sertão, das vizinhanças, e estes últimos teriam sido açulados pelos ramalhenses de Santo André da Borda do Campo, contrários ao estabelecimento daquela aldeia. Foi o beato José de Anchieta quem anotou, ao passar pela região em 1569-1570, que já não havia vestígios da aldeia destruída.

⁵⁴ ZINI, Scarpin Angelo. *Ytu. Itu*. Itua: Editora Ottoni, 1995. P. 74.

medo e a destruição entre as expedições que passavam. Caiapós que eram vistos na foz do Tietê e mais além, nos arredores da fazenda de Camapuã, centro de abastecimento das monções, cujos roçados atacavam com frequência, queimando moradias e matando inúmeros brancos. Guaicurus que dominavam mais para oeste, e que passaram à crônica monçoeira como os “índios cavaleiros”, gentio que se apropriou de montarias perdidas pelos castelhanos e se adaptou a esse novo recurso, cavalgando em pêlo, munidos de lanças, atuando nos descampados com suas cargas fulminantes de cavalaria. Mas nada se comparava ao terror inspirado pelos paiaguás, os índios canoeiros das cercanias do rio Paraguai, protagonistas de inúmeros ataques a embarcações, no meio dos rios, habilíssimos remeiros que, de acordo com as narrativas, despencavam velozmente sobre os navegantes a golpes de borduna, chuços e flechas. Dentre as inúmeras ocorrências de mortes e raptos, sobressai aquela de 1730, que vitimou a monção do ouvidor Antônio Álvares Lanhas Peixoto, que deixava a região das minas e voltava a São Paulo. No dia seis de junho foi a monção atacada por uma leva de canoeiros paiaguás e completamente destroçada, morrendo o próprio ouvidor e mais de uma centena de brancos, mestiços e negros. Carregaram ainda os índios cerca de dez arrobas de ouro, armas e roupas que venderiam – assim como outros bens que usualmente tomavam – aos castelhanos em Assunção.⁵⁵ O ataque provocaria a represália oficial, através de expedição armada pelo capitão Antônio Almeida Lara, em Cuiabá, no ano de 1731, numa investida que matou muitos índios e os perseguiu até os arredores de Assunção. Os choques, contudo, prosseguiriam ainda por várias décadas.

Se os embates entre brancos e índios foram uma primeira face da violência ancestral presenciada no caminho do sertão, a descoberta do ouro nas minas de Cuiabá só fez acrescentar novas motivações, modalidades e episódios a essa realidade. Era zona pioneira, aflorada da cobiça pelo ouro. Regiões que, ao longo dos tempos, tornam-se palco de loucas corridas e propiciam o exercício das paixões mais acaloradas. As mortes, as trapaças, a repressão brutal, as negociatas, o flagelo da fome, das pestes e outros tantos, não foram privilégio das minas de Cuiabá, mas também das de Minas Gerais, da corrida da Califórnia, do Yukon, do Klondike, do Transvaal, de Serra Pelada mais recentemente. Guardadas as diferenças diversas, o rol de ocorrências aventureiras e violentas do faroeste

⁵⁵ A “*Notícia Prática*” de João Cabral Camelo, integrante daquela monção, dá conta das minúcias do ataque.

americano, celebrizado no cinema, teve sua contrapartida tropical a precedê-lo, nas zonas pioneiras da América do Sul. São do Monsenhor Silveira Camargo as palavras pungentes acerca daquela região:

*“Era difícil o governo daquela zona bravia e imensa, sertões dominados pelos matos agrupados em séries cada vez mais tétricas, escuros e pavorosamente assustadores. Haviam-se propagado a cobiça e a desordem horripelmente, crescendo dia a dia (...) Todos andavam armados e assim entravam até nas igrejas.”*⁵⁶

Nesse cenário, os irmãos ituanos João e Lourenço Leme, filhos de Pedro Leme da Silva, alcunhado “O Torto”, constituem figuras emblemáticas, plenamente representativas do que foi a face arbitrária e violenta da sociedade nascida do ouro cuiabano. Os irmãos, acostumados a se embrenhar na mata desde meninos, seguindo o pai, estão entre os descobridores das minas, em 1718. E logo depois, em 1723, foram também os descobridores do varadouro de Camapuã, já no Mato Grosso, a possibilidade de cortar alguns quilômetros do percurso, arrastando as canoas por terra. E ali estabeleceram os primeiros bananais e roçados. Ali plantaram as bases da fazenda do Camapuã, célula isolada no sertão, onde viriam a se abastecer as expedições futuras. Com o passar de pouco tempo, liderando seus bugres e demais capangas, os irmãos se tornaram mandatários sem mandato, coronéis acima de toda lei, na região do Cuiabá e na de Itu, enriquecidos por grande quantidade de ouro e senhores de uma fama que os precedia onde quer que fossem. A eles eram atribuídos, dentre outros, os seguintes crimes: matarem com as próprias mãos, em 1717, o capitão-mor Antônio Fernandes Cardoso de Abreu, por tê-los repreendido; rasgarem a boca de Pedro Leite até as orelhas, por ter este ousado desafiarlos e zombar deles; invadir as lavras auríferas de Tonho Bicudo, armados até os dentes; esfaquear, por brincadeira, todo o corpo de um índio de Juca Maciel; chacinar índios carijós, escravos seus, descontentes e estafados pelo trabalho braçal nos seus bananais e canaviais em

Trata-se de narrativa incorporada aos *Relatos Monçoeiros*.

⁵⁶ CAMARGO, Paulo Florêncio da Silveira. *A Igreja na História de São Paulo*. São Paulo, 1953.

Camapuã.⁵⁷ Também destituíram do cargo de Capitão-Mor e Provedor das Minas do Cuiabá o próprio Pascoal Moreira Cabral, fundador de Cuiabá, substituindo-o por um aliado. E o mesmo fizeram ao vigário padre Justo, colocando em seu lugar o ituano Manoel de Campos Bicudo. Em Itu eram ainda acusados de haverem arrancado violentamente da casa paterna a três donzelas, filhas bastardas de João Cabral, tomando duas para suas concubinas e entregando a terceira a um amigo. E ao mesmo Cabral, que acabou enlouquecendo, tomaram uma quarta filha, esta legítima, acompanhada de vários bens materiais, entregando tudo a outro amigo, Ângelo Cardoso.⁵⁸ Em suma, “*eram estes os dois maiores celerados que jamais vira o Brasil*”, nas palavras do historiador Robert Southey.⁵⁹ E como eles, ou seja, recorrendo com facilidade às armas e à solução obtida pelas próprias mãos, tantos outros homens se encontravam.

Os irmãos Leme se aprestam também para exemplificar o outro lado da moeda, vale dizer, a justiça colonial e a ação das autoridades do reino, tão arbitrária e, por vezes, tão criminosa, quanto as delinquências que se propunha a combater. É o mesmo Southey quem refere que “*nos casos criminais, era a justiça escandalosamente remissa e, em todos, vergonhosamente corrupta*”.⁶⁰ Caíram ambos na cilada de bandidos mais refinados e espertos, que os enredaram com a lei e provocaram sua ruína final. Em 1723 os irmãos entregaram, em Itu, grande quantidade de ouro a Sebastião Fernandes do Rego, Provedor dos Quintos Reais, famoso aventureiro e criminoso do Brasil colonial. Trata-se do mesmo indivíduo que, pouco depois, cairia em desgraça ao se envolver num célebre caso de sumiço de dezoito arrobas de ouro destinado aos quintos reais, substituído misteriosamente por chumbo, pedaços de pau e de ferro, dentro do caixão em que chegou à corte de Dom João V, em Lisboa. Sebastião, habilmente, cultivou a amizade dos irmãos Leme e passou a desfrutar de sua confiança, ao mesmo tempo em que – obcecado pela fortuna dos dois – os intrigava com o governador da capitania, Dom Rodrigo César de Meneses. O governador, por sua vez, também desejava minar a influência dos Leme na região das minas, e havia combinado com o Ouvidor, Dr. Manoel de Melo Godinho Manso, que iriam procedendo a investigações e oitivas para sustentar uma devassa contra os Leme, expondo seus crimes e

⁵⁷ Conforme Pedro Taques e Cardoso de Abreu, citados por S. A Zini, em *Ytu*, já referida.

⁵⁸ Também conforme Pedro Taques, em *Nobiliarquia Paulistana: Genealogia das Principais Famílias de São Paulo*.

⁵⁹ In *História do Brasil*, São Paulo, 1965.

⁶⁰ Cit. por Ângelo Zini, obra referida.

seu enriquecimento excessivo. Rodrigo César de Meneses amargava a recusa dos irmãos em comparecer a palácio, desconfiados, apesar da amabilidade do convite da autoridade e das garantias que lhes haviam sido oferecidas. Quando foram, o governador tentou aliciá-los com elogios à sua valentia de sertanistas e com promessas de comendas e outras homenagens do Reino. Os Leme se desinteressaram, dizendo que a eles já bastava ser o que eram em Cuiabá.

Irritado e impaciente, Rodrigo César de Meneses não quis esperar pela devassa do ouvidor e optou pelo plano apresentado por Sebastião Fernandes do Rego. Este veio a Itu de surpresa e foi se hospedar na casa dos Leme, acolhido com boa vontade pelos irmãos, que não suspeitaram da trama. Depois do jantar, recolhendo-se todos a dormir, Sebastião silenciosamente levantou-se e descarregou as armas penduradas nas paredes. Do lado de fora, nas imediações da vila, escondia-se a tropa vinda de São Paulo. Era o dia 13 de novembro de 1723. Na madrugada, mediante um tiro como sinal combinado, a casa é rapidamente cercada pelos soldados e a porta arrombada a golpes de aríete improvisado. Sebastião já se pusera do lado de fora, junto aos atacantes. E os Leme, aturdidos, vêm tombar os criados, os escravos, a luta na escuridão. Surpreendentemente, conseguem ainda fugir, um pelos fundos e outro varando o cerco à frente da casa. Encontram-se na estrada para Ararituaba, onde tentam conseguir canoas que os levem para as minas do sertão, mas o porto já havia sido interditado por ordem prévia das autoridades. João refugia-se na casa de sua madrinha, Maria Chaves. Esta, porém, assustada, acaba denunciando o afilhado, que se vê cercado pela tropa enquanto jantava. Foge novamente, interna-se no mato junto ao rio e, avistado, não tem outro recurso senão lançar-se às águas, atravessando o Tietê a nado, debaixo de descargas de fuzilaria vindas de ambas as margens. Chega ao outro lado atingido pelos tiros e exausto, é preso e lançado à cadeia, em Itu. Levado à Bahia, enfrentou processo sumário e subiu ao cadafalso ainda em 1723.

Lourenço não teve melhor sorte. Havia se escondido nas matas da região, na companhia apenas de um índio fiel. Encontrado enquanto fazia a sesta, foi morto a tiro ali mesmo e sepultado em Itu.

O episódio ilustra duplamente o mundo colonial, nas facetas gêmeas de crime e justiça, e acena para a relatividade que deve permear possíveis julgamentos. São do historiador ituano Francisco Nardy Filho as curiosas palavras – talvez por demais

condescendentes ou apaixonadas – acerca dos Leme, que se aprestam a apontar essa relatividade:

*“Nós ituanos devemos querer e respeitar os nomes destes dois valorosos ituanos. E quando alguém os queira fazer passar por grandes criminosos, defendamos a sua memória e façamos ver que os seus crimes foram frutos do tempo e do meio em que viviam, onde a lei e a justiça repousavam no gume das espadas e na boca das escopetas. Façamos ver que eles foram perseguidos e executados não por seus crimes, mas sim pela sua colossal fortuna, que despertou a cobiça do ladravaz Sebastião Fernandes do Rego.”*⁶¹

É interessante notar que esse confuso julgamento, que parece desconhecer limites e diferenças entre audácia e criminalidade, intrepidez e banditismo, assiste freqüentemente às opiniões que se vêm tendo acerca dos paulistas, assunto que adiante se retomará. Registre-se agora, porém, outra opinião surpreendente de um historiador acerca dos mesmos irmãos Leme. É Alfredo Ellis Júnior, que tanto se dedicou à temática paulista:

*“Os dois irmãos Lemes, filhos do célebre El Tuerto, foram os dois últimos paulistas nos quais ainda sobreviveu o espírito de liberdade que a todos animava no Setecentismo.”*⁶²

Espírito de liberdade ou *modus vivendi* próprio da ausência de lei ? Ou ainda resistência habitual à idéia de lei, porque esta seria cerceadora do ganha-pão típico daquele meio? Vale dizer, entrega ao exercício da força, seja na caça do gentio, seja na demarcação e exploração das minas. Ou, ainda, resistência à idéia de lei, por ser esta injusta e violenta ?

As autoridades coloniais eram, freqüentemente, despóticas. E nem poderia ser diferente, quando se tem em mente a distância e estranhamento da colônia para com os princípios iluministas, as idéias libertárias, o constitucionalismo, os estatutos da cidadania,

⁶¹ NARDY Filho, Francisco. *A Cidade de Itu*. Itu: Editora Ottoni, 1999.

que mesmo na Europa não se haviam ainda firmado. Os capitães-mores das vilas, assim como os vereadores, não raro exerciam seu arbítrio nos moldes de coronéis que vigiam suas propriedades particulares. Adentrando no cargo por tempo ilimitado, “o exerciam como senhores de baração e cutelo”⁶³, no dizer de Nardy Filho. Mantinham o *status quo* que interessava aos proprietários, à “gente limpa”, aos donos do lugar. Seu mando era amplo e atingia as mais mezinhas disposições acerca do cotidiano. Acostumados a pôr e dispor livremente, não é de estranhar a atitude tomada pelo segundo capitão-mor de Porto Feliz, Antônio José Leite da Silva, que sucedeu seu irmão no cargo, a partir de 1820. Apenas três anos depois da posse, o mesmo acabou se desgostando prematuramente do posto porque, sendo juradas as bases da constituição imperial, julgou que ela vinha diminuir seu poder e suas atribuições. E exonerou-se do cargo.⁶⁴

O próprio Estado, a títulos diversos, era semeador de medo e agente de violências. Além da arbitrariedade das autoridades e da sanha do Fisco Real, surgem os recrutamentos forçados como outro item na longa história dos atos de força presenciados nas margens do Tietê. Esses recrutamentos começam antes até das necessidades militares, atingindo os próprios camaradas das monções, que precisavam muitas vezes ser vigiados por sentinelas e recontados pelos seus superiores, a cada pouso. Há notícias de remeiros que fugiam em pontos do longo percurso, embrenhando-se nas matas ou valendo-se de canoas. A crônica registra até o recurso, empregado pelos remeiros, de besuntarem o corpo com gordura nos momentos em que premeditavam fugir, para tornar mais difícil que outros pudessem agarrá-los.⁶⁵ São evidências de que parte da maruja empregada viajava a contragosto. Eram os homens que as expedições oficiais, maiores, laçavam nas redondezas à custa de todos os recursos. Pode-se estimar a dificuldade de prover braços suficientes para uma jornada como a de Rodrigo César de Menezes, com seus mais de três milheiros de pessoas. É fácil perceber que homens como aqueles, aqui já referidos, aos quais o capitão-mor de Itu obrigou a embarcar, restavam propensos à fuga, à rebeldia, ao trabalho de má vontade.

Mas há o capítulo próprio dos homens que desceram o rio engajados para o serviço no presídio militar de Nossa Senhora dos Prazeres e São Francisco de Paula do Iguatemi,

⁶² ELLIS Jr., Alfredo. *História da Civilização Brasileira*. São Paulo, s/d.

⁶³ NARDY Filho, *Capitães-Mores de Porto Feliz in Ararituaba: O Porto Feliz*, cf. já citado.

⁶⁴ NARDY Filho, *idem*.

⁶⁵ NÓBREGA, Mello. *Op. cit.*, p. 133.

ou simplesmente forte do Iguatemi, no sul de Mato Grosso. A praça militar, instalada a custa de penas terríveis, em região insalubre e de todo isolada, foi providência do Morgado de Mateus, Dom Luís Antônio de Souza Botelho e Mourão, capitão-general de São Paulo, sob alegação da necessidade de fiscalizar as fronteiras ocidentais e impedir o avanço dos castelhanos. Para a fundação do forte, saiu de Araritaguaba uma expedição a 27 de julho de 1767. Malgrado todos os esforços, os contingentes de socorro e de reforço, de suprimentos, as aflições e os engajamentos compulsórios a que o governo submeteu a capitania de São Paulo, o forte teve vida curta. Somando-se às inúmeras mortes por fome e pestilências, a ação dos castelhanos acabou por triunfar e estes tomaram a praça no ano de 1777. Foi a insistência em manter o Iguatemi que transformou o Tietê, no dizer de Affonso de Taunay, em uma “*via celerada*”. E, no de Mello Nóbrega, em “*sorvedouro da riqueza e desespero dos homens válidos da capitania*”.⁶⁶

A esses recrutamentos de tripulação e de praças, nos arredores do embarcadouro, somam-se todos as demais necessidades militares, como para as lutas na colônia do Sacramento, ao sul, que faziam viver em permanente desassossego parte do homens das vilas e freguesias, sobretudo aqueles que ostentavam o perfil favorito para o alistamento: solteiros, “mal casados”, vadios. Mas a necessidade de homens fazia poucas as escolhas e mínimas as exigências. Assim é que o governador da Capitania de São Paulo, preparando-se para mandar gente ao Iguatemi, oficiava ao capitão André Dias de Almeida, de Araritaguaba, em 11 de abril de 1777 e ordenava o envio de uma relação com os nomes de todos os “*solteiros como mal casados, brancos, bastardos, e ainda negros, e papudos que tenham robustez, todos estes me servem...*”⁶⁷ Um mês depois, em 12 de maio, outro ofício, desta vez ao sargento-mor Antônio Pacheco da Silva, de Itu, encaminhava homens presos, que seriam arrastados ao Iguatemi:

*“Entregou o soldado Francisco Ribeiro de Faria, os sete
homens que ficam com praça sendo certo que os três primeiros que
vem presos o deviam ser remetidos ao Capitão André Dias de*

⁶⁶ Idem, op. cit., p. 91.

⁶⁷ Ofício do General Martim Lopes Lobo de Saldanha in *Documentos Interessantes Para a História e Costumes de São Paulo (1776-1777)*. São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1954. P. 45.

Almeyda, para em Araritaguaba os conservar assim até a expedição do Iguatemi, para onde são próprios e o que ficam estes destinados e todos os que Vosmecê tiver destas qualidades lhos mandará avisando-me do número deles e seus nomes.”⁶⁸

Tal realidade prosseguia ainda ao tempo da expedição de Langsdorff (1826), atingindo delinquentes, suspeitos de vadiagem ou homens honestos e trabalhadores, e era fonte de tormentos para toda a Capitania, pois o cônsul observou o fenômeno em Piedade, anotando em seu diário que “*eram 10 mulheres para cada dois homens. Como estes estavam trabalhando no campo, não pude ver nenhum. Os homens são alistados como soldados, ou fogem.*”⁶⁹ São os mesmos diários que dão conta de que era comum jovens de Porto Feliz se reunirem em pequenos grupos, assim que as notícias de um recrutamento se anunciavam, e descerem o Tietê, preparados para a caça e a pesca, passando semanas no sertão. Ao cabo desse tempo, voltavam à vila e vendiam as peles e as carnes que haviam salgado.

Às circunstâncias genéricas aqui comentadas, válidas para toda ou quase toda a América Portuguesa – ineficácia da lei, arbítrio das autoridades, imensidões que favoreciam o crime, brutalidade dos desbravadores – é preciso juntar e ponderar aquela outra circunstância, específica do porto de Araritaguaba: era boca-do-sertão, embarcadouro para os confins mais remotos e, forçosamente, ponto de encontro ou passagem da mais variada fauna humana. E isto também desde os seus primeiros tempos. O lugarejo habituou-se cedo à presença de forasteiros de índoles e posições sociais diversas: autoridades do reino, clérigos, oficiais do exército, aventureiros de todos os calibres, condenados, fugitivos, prostitutas, contrabandistas. Acostumou-se com as bebedeiras, arruaças e tiroteiros sem propósito das vésperas da partida de uma monção. Hão de se ter habituado a mil cautelas os pais de donzelas, com o risco de tantos homens desconhecidos vagando pelos cantos do povoado, no aguardo do embarque. Hão de ter aprendido a se prevenir de falcatruas e calotes os comerciantes do lugar, fornecedores das expedições, à custa de inúmeros negócios desfeitos, discussões e prejuízos. A inexistência ou exigüidade de informações claras a respeito desse contato do lugar com os passantes não impede, contudo, que se

⁶⁸ Idem, p. 154.

possa facilmente deduzir a vivência especial que a pequena Araritaguaba, depois Porto Feliz, experimentou ao longo de décadas. Isto resta claríssimo na mesma portaria, já citada, de elevação à condição de vila, como uma das justificativas para o ato de se conceder autonomia administrativa ao lugar:

*“ (...) o vexame que padecem em ser aquela Povoação no seu estado atual um refúgio de facinorosos, e levantados, que vão para ali de outros lugares acossados da justiça, os quais cometem impunemente a cada passo todo o gênero de insolências, mortes e desacatos (...)”*⁷⁰

Cabe ainda lembrar a figura do negro como mais um componente num quadro já variado de recurso à violência. Sua rebeldia, ou seu inconformismo, com a condição servil, manifestada em todos os cantos da colônia, não poderia estar ausente na Porto Feliz e na Itu do início do século XIX, localidades tornadas centros açucareiros. Os aportes de capital proveniente do ouro cuiabano reverteram em escravaria, até então diminuta. A necessidade de obter grandes contingentes de negros escravos foi compreendida claramente como sinal de novos tempos e de prosperidade, logo a partir dos meados do século XVIII, e sobretudo em Itu. Desse sentimento dá conta a correspondência enviada pela Câmara daquela vila ao governante da capitania, agradecendo-o calorosamente por ter providenciado a vinda de um navio carregado de escravos, destinados às lavouras dos paulistas:

“... esta notícia [da chegada do navio] tem [o capitão-mor de Itu] participado a todos os moradores da vila advertindo os que estiverem para aquela ocasião (...) que para além de encontrarem melhor comodidade se facilitará a extração dos mesmos, e continuará este comércio, tão interessante ao aumento desta capitania.”

⁶⁹ LANGSDORFF. *op. cit.*, p. 59.

⁷⁰ Portaria de elevação da freguesia de Araritaguaba a Vila de Porto Feliz, datada de 13 de outubro de 1797. *Documentos Interessantes Para a História e os Costumes de São Paulo*. Vol. III. Arquivo do Estado.

*“O muito que Vossa Excelência se esforça para inteira felicidade deste povo nós reconhecemos Senhor Excelentíssimo e em todo o tempo confessamos que toda a Capitania e singularmente esta vila suscitou do amortecido estado em que se achava, e começou a respirar à sombra de Vossa Excelência, e será completa a nossa fortuna se perdurar tão desejado governo. Em sinal de nosso agradecimento beijamos a mão a Vossa Excelência com o mais profundo respeito ...”*⁷¹

Aliás, a disponibilidade de negros para o trabalho da lavoura contrastava com a escassez de recursos de muitos homens livres, incapacitados de pagar o preço elevado das “peças de Guiné”. No avançado 1816 o padre missionário Manoel Ferraz de Sampaio Botelho escrevia ao capitão-general de São Paulo para denunciar que alguns homens de Porto Feliz, por não poderem comprar escravos, se constituíam falsos missionários e iam ao sertão, trazendo índios para lhes servir como escravos.⁷²

De qualquer forma, o panorama das relações sociais, já marcado por antigos matizes de desmando e brutalidade, recebe novo alento com o acréscimo dos contingentes negros, que protagonizaram na região os mesmos episódios de martírios e revolta das demais localidades. Um interessante estudo da historiadora Magda Ricci⁷³, acerca dos sentidos de liberdade e independência para as diferentes classes sociais na região ituana, dá conta desse componente extra de tensão trazido pelos negros. Para a autora, o exame de feitos processuais e correspondência diversa permitiu flagrar um aumento da criminalidade entre os negros, em Porto Feliz e Itu, a partir do juramento, pelas câmaras das vilas, da constituição do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1817. Os negros teriam entendido a carta que estava sendo jurada como uma promessa de liberdade para eles. O transcorrer dos meses, sem alteração alguma em seu estado servil, os predispôs à revolta. As elites dessas vilas permaneceram doravante em estado de tensão, pelo temor de um

⁷¹ Ofício do Senado da Câmara da Itu ao Capitão-general Bernardo José Lorena de 23 de abril de 1791. Arquivo do Estado de São Paulo, Ordem 292, Lata 55, Doc. 154.

⁷² Ofício do Padre Manoel Ferraz de Sampaio Botelho ao Capitão-General Conde da Palma de 16 de agosto de 1816. Arquivo do Estado de São Paulo, Ordem 293, Lata 55, Doc. 154.

levante de escravos. Fugas e agressões a senhores se sucediam e, conseqüentemente, a repressão aos negros tornava-se mais cruenta.

Todas essas variantes de brutalidade e autoritarismo chegaram como herança irrecusável à Porto Feliz, já agrária, do século XIX. É falsa a cogitação – a que se poderia encaminhar – de que o trato com a terra tivesse amainado os influxos de violência das antigas carreiras pelo sertão. O sedentarismo não implicou, necessariamente, o desaparecimento das soluções dramáticas, da prevalência do mais forte, da exploração dos desvalidos. Ao invés disso, tornou-se ela própria, a terra, nova fonte de desassossego e arbitrariedades. Veja-se que são muitos os casos de perda de terras de posseiros, de caipiras, que são compelidos a desbastar novas bordas de floresta e recomeçar mais adiante, pela incapacidade de sustentar seus direitos. Estado de tensão embutida, de insatisfação que aflora nas vendas de pinga, dos desafios de viola, nas pegadas de foice, de faca, de enxada. Dessa herança dos séculos anteriores, acalentada pelas novas lutas e interesses, advém o traço de violência remanescente que Antônio Cândido identifica no caipira. Surgem daí as cruzeiras de beira de estrada e as capelinhas que ao mestre chamaram a atenção.⁷⁴

Enfim, pela somatória de todas essas vertentes de uma violência ancestral, chega-se à profunda impressão registrada por Langsdorff em Itu, onde perdeu seu jovem escravo Alexandre, brutalmente golpeado na rua por outros negros, quando cuidava dos mistérios do patrão. Fato que produziu linhas comoventes no diário do amo, ampliando um temor que este já possuía acerca do interior brasileiro, e que confessaria de modo inequívoco:

*“O que eu temo não é o perigo da viagem difícil que está para ser
empreendida, nem mesmo a ameaça das tribos de índios selvagens,
mas sim os perigos a que eu e meus companheiros de viagem estamos
sujeitos, quando nos aproximamos de uma cidade ou quando estamos*

⁷³ RICCI, Magda Maria de Oliveira. *Nas Fronteiras da Independência. Um Estudo Sobre os Significados da Liberdade na Região de Itu (1779-1822)*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. 1993.

⁷⁴ Antônio Cândido aponta, naqueles aos quais chama descendentes dos bandeirantes, a “esquivança, o laconismo e a rusticidade”. Salienta que, na área de seu estudo clássico, arredores de Bofete, as cruzeiras e capelas votivas eram testemunho da irascibilidade dos homens, que se matavam por pouco. Característica que teria perdurado, ratificando as observações do Morgado de Mateus sobre os paulistas, em carta ao Conde de Oeiras, no ano de 1766: “(...) os seus vícios são a presunção e a desconfiança, o ódio e a vingança, e sobretudo uma preguiça que excede toda explicação, mas têm um grande temor da prisão (...) têm o

*dentro delas. **Prevalecem aqui assassinatos cruéis, furtos e a injustiça dos ricos.** Aqui vigora uma moral absurda, até mesmo entre os padres. Nem vou falar sobre a vida desenfreada dos libertinos, a prostituição e sedução de meninas, a leviandade de mulheres e moças, o assassinato de crianças, os crimes de envenenamento, as famílias de vida amoral. Não posso fazer comentários a respeito, pois estaria colocando em risco a minha vida.*”⁷⁵ [grifei]

Um primeiro olhar a tais considerações poderia tomá-las por excesso, exagero atribuível à moralidade de um europeu setentrional. Não é, contudo, o que mostra a tônica dos feitos processuais da vila de seus seis mil e tantos moradores, nas duas primeiras décadas do século XIX. Cenário de inequívoca violência, onde fica patente o fácil recurso à agressão física para a solução dos menores contratempos. Está ali o sapateiro Francisco de Pontes, “acostumado a fazer desatinos”, que a golpe de machado “quase separou a mão do braço” ao capitão-do-mato Francisco Dias. Estão as mulheres, livres de nascimento, forras ou escravas, espancadas amiúde, por vezes identificadas apenas como “Maria de Tal”, ou a “forra Maria Caetana” de ombros ensangüentados, ou a “caseira Maria Joaquina”, ferida a ponta de faca. Surgem os inúmeros espancamentos e mortes de escravos, como o pequeno mulato Miguel, de sete anos, propriedade do tenente Antônio Fernandes, boiando estripado num tanque. Ou a via contrária, como o escravo João Congo, que mata o dono, Manoel Nunes Vianna, e não poupa sequer a “menina enjeitada de nome Luiza”, de dois anos de idade, que o mesmo estava criando. É Manoel de Campos, morto com a cabeça quebrada a machado. É o pardo forro Salvador Leme, que leva seis facadas assim que abre a porta de casa. É o próprio alcaide da vila, em 1816, Pedro Leme dos Santos, que, ao dar voz de prisão a um mulato, de imediato levou deste “uma porretada na cabeça de que dimanou copioso sangue”. Nesse contexto, em que não se poupam à prática da violência nem brancos, nem pardos, nem negros, e que de seus efeitos igualmente ninguém se livra, não constituem privilégio da comunidade de tripulantes as ocorrências criminosas. Poucas, por sinal, em que se identificam partícipes daquela classe, envolvidos na rusticidade geral dos

depravado costume de matarem por qualquer coisa, muitas vezes sem se saber a causa e o motivo; outra sem se poder averiguar o agressor por terem sido as antecêdências frívolas.” Op. cit.

⁷⁵ Op. cit., p. 49.

costumes. É o caso do camarada de navegação José da Cunha, caboré natural de Cuiabá, de 20 anos, que recebe uma pedrada na testa, da parte do escravo Joaquim, “por causa de uma mulher”. Ou de Bonifácio dos Santos, nos autos de 1819, que avisam que ele “de pouco chegou das minas de Cuiabá” e deu morte ao crioulo Vicente, escravo do coronel reformado Francisco Correa de Moraes Leite.⁷⁶

Um único caso, raridade entre as devassas, oferece como cenário para o crime um pouso de monção. É a morte de Santiago Fernandes de Galiza, causada por João da Fonseca, ambos camaradas que voltavam de Cuiabá na comitiva de responsabilidade do capitão e comerciante [*Clarado* ?] José da Mota Cortes.⁷⁷ O crime ocorreu no dia 11 de janeiro de 1811, pelas seis horas da tarde, no terreiro do sítio de Salvador Leme da Silva, “no rio abaixo”, ou seja, provavelmente naquilo que era o último ou um dos últimos pousos antes de a expedição tocar em Porto Feliz, e já dentro da jurisdição da vila. Todos os depoentes na devassa integravam a comitiva e asseveram que o crime ocorreu à vista da maior parte deles. A transcrição do depoimento do capitão Mota Cortes permite aquilatar a precariedade com que se mantinha a ordem numa daquelas expedições:

“(...) que estando de pouso em casa de Salvador Leme da Silva presenciou o falecido Santiago de Galiza ter umas dúvidas com João da Fonseca e que este dera no dito Santiago um bofetão, de que resultou o falecido dar em João da Fonseca uma facada formidável nas costas, e querendo o dito Santiago continuar a dar mais facadas o João da Fonseca fugiu e o dito falecido atrás do dito Fonseca, a perseguiu-lo com a faca e sendo aí ele testemunha, apaziguou-os, de que ficaram sossegados e tudo quieto. E daí saiu o dito João da Fonseca e foi à sua canoa e dela veio com uma espingarda e fez-lhe tiro no dito Santiago, que de cujo tiro morreu e como ele testemunha era patrão da dita comitiva logo gritara pelos companheiros e camaradas que naquele lugar se achavam, quando o quiseram pegar

⁷⁶ Tratam-se, todas estas, de ocorrências criminais em Porto Feliz, aqui escolhidas a esmo para menção, verificadas nos autos de devassas dos anos de 1800 a 1821, recolhidos ao Museu Republicano Convenção de Itu.

⁷⁷ Autos de Devassa *ex-officio* pela morte de Santiago Fernandes de Galiza, 1811, Museu Republicano Convenção de Itu, fundo documental do lo. Ofício de Porto Feliz, caixa 44.

já estava da outra banda do rio em uma canoinha pequena onde passara, e que tudo isto vira (...)"

O exame desse drama ribeirinho mostra que ele em praticamente nada difere de outra ocorrência famosa, que integra a mítica das monções. Trata-se do episódio em que o beato Frei Antônio de Santana Galvão, ora em processo de canonização, protagoniza um milagre de bilocação. Segundo a tradição, amplamente conhecida pelos devotos do frei, este se encontrava em São Paulo, pregando numa igreja, quando debruçou-se por alguns instantes e, logo depois, declarou-se fatigado por ter acabado de fazer uma longa viagem. A crença, fortemente enraizada, no passado, às margens do Tietê, é de que o religioso aparecera miraculosamente na localidade de Potunduva, pouso no atual município de Jaú, para ouvir a confissão e dar a extrema-unção a Manoel Portes, piloto da navegação fluvial que ali em pleno sertão se achava prestes a morrer, clamando pelos santos e pelo concurso de um padre. E de que morria Manoel Portes, navegador experiente e disciplinador implacável de suas comitivas? Da facada que traiçoeiramente lhe pregara às costas um tal caboclo Apolinário, indolente e indisciplinado, a quem Manoel, pouco antes, repreendera duramente, batendo-lhe com uma chibata.⁷⁸

Homens de disciplina e constância duvidosas. Assim deviam se afigurar aqueles aos olhos de boa parcela das comunidades a que pertenciam ou com as quais tratavam. Homens entregues a ofícios cujas peculiaridades, marcadas pelo risco, pelo desafio constante, pelo espetacular, nem por isso os ascendiam a esferas mais elevadas de consideração.

Por essa via, começam a se separar duas imagens, para fins da constituição e da perda da memória: a das navegações e a dos navegantes. Tudo se biparte quando visto com mais apuro, naquela prática. O ir a Cuiabá pelos rios, ato fatigante, corajoso, temerário e inesquecível para um homem do poder ou um viajante letrado, certamente era apreendido e registrado por eles com cores bastante diferentes, com tons mais intensos do que a percepção de um camarada acerca da sua faina, sobretudo achando-se este já na sua quarta, sétima ou décima navegação. E – repita-se – despido, nesse seu afazer, da aura de maravilha ou de gravidade que se encontra nas linhas dos viajantes. Tudo, aos homens do rio, parece ser corriqueiro e facilmente resolvido, quando se quer. Veja-se, a esse respeito, a

impressão causada em Langsdorff pela atitude de alguns moços de Porto Feliz, em pleno sertão, quando sua comitiva encontrou uma outra, que voltava de Cuiabá:

*“Na organização de nossa tripulação também ocorreu hoje uma pequena alteração de última hora. Alguns homens, excelentes empregados por sinal, ao verem seus conterrâneos e aparentados, **sentiram saudades de casa** e pediram ao guia e a mim permissão para colocar outros homens capacitados e úteis em seu lugar e voltar a Porto Feliz. Seu pedido foi aceito e, em poucas horas eles já iniciavam a viagem de volta ao lugar de onde tinham vindo. Outros jovens, também de Porto Feliz, **e que já estavam quase chegando à sua cidade natal**, dispuseram-se imediatamente a recomeçar a penosa viagem para o Paraguai e Cuiabá.”* [grifei]⁷⁹

Embarcar numa canoa e meter-se rio abaixo, no porto de Ararituaba, assumiu outros significados, ao longo tempos, além dos já sabidos, de buscar riquezas, atender às necessidades governamentais, realizar o comércio, prover os negócios da guerra. É lícito cogitar que para muitos desvalidos, para os que se desentenderam com a lei, para escravos, jovens temerosos do alistamento, dentre outros, o sertão pode ter significado abrigo, esconderijo, alívio, alternativa mais branda e menos perigosa do que o mundo das vilas, com seus capitães, seus proprietários, sua implacável hierarquia social, o mando da força bruta, do nome de família, das posses materiais.

Efetivamente, não pareciam os tripulantes ter consciência do que ali acontecia, do grandioso ou do terrível daquela navegação. Portanto, não tinham consciência de seu real valor, salvo para aqui e ali miseravelmente prevalecerem de seu saber, em troca de minguados tostões. A percepção acerca do notável de seu ofício deveria limitar-se à narrativa ocasional sobre as sucuris avistadas nas margens do caminho, este ou aquele naufrágio, um “causo” de índios tardiamente encontrados na foz do Tietê ou de uma onça

⁷⁸ Referido por Mello Nóbrega in *História do Rio Tietê*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981.

⁷⁹ LANGSDORFF, op. cit., pp. 250-251.

abatida. No máximo, as narrativas que vinham do XVIII, sobre o bestiário fantástico ou a fantasmagoria das monções. Mas não foram percepção, consciência e zelo suficientes para se imporem às suas comunidades. Epopéia de anônimos, as monções não produziram um Vasco da Gama. Não há um Almirante do Caminho do Sertão, como há um do Mar Oceano. Sua marinharia ordinária não logrou ser reconhecida como partícipe das descobertas do ouro ou da implantação da civilização luso-paulista nos confins além do pantanal. Sequer uma grande revolta, um grande motim, uma greve inusitada eles produziram. Nos registros disponíveis aparecem algumas informações práticas sobre suas funções, algo sobre sua minguada ração de farinha, feijão, jacuba e aguardente, diversas notas acerca de sua alegada índole vadia e desonesta. E nada mais.

O monumento às monções, em Porto Feliz, evoca quilhas, esferas, fronteiras vencidas. Mas não evoca remeiros. Por erro contra o qual – faça-se justiça – insurgiu-se o próprio Taunay, a inscrição laudatória fixada na base da coluna evoca o “bandeirante (...) plantador de cidades” cantado por Bilac. Do monçoeiro bastardo, nada se fala. Assim, firmava –se ali, simbólica e tardiamente para aqueles homens, fantasmas do rio, uma segunda bastardia: a da memória.

PARTE II

O BREVE REINADO DO AÇÚCAR

O açúcar transformou a freguesia. Alterou-lhe alguns dos hábitos e criou outros, certamente. Enriqueceu-a ou, ao menos, enriqueceu a alguns dos seus. Arrancou-a de sua antiga contemplação do mato, seu fitar do sertão, e forçou-a a voltar-se para o Atlântico, acenar aos portos que reclamavam o açúcar. Substituiu o ouro de Cuiabá pelo ouro chamado branco.

O último quartel do século XVIII e os primeiros anos do XIX constituíram o período áureo da cultura canavieira em Porto Feliz, assim como também se deu em Itu e ainda na Vila de São Carlos (Campinas). Já de início, porém, deve ser destacada a relativa fugacidade desse *boom* canavieiro para aquelas duas primeiras localidades e, sobretudo, para Porto Feliz. O acompanhamento da lavoura da cana, das transformações e benefícios que ela trouxe para a região, permite ver que, superado o período de progresso das primeiras décadas, notadamente Porto Feliz entra em lenta decadência por todo o século XIX.⁸⁰

A pujança da cana não parece ter sido bastante para arrancar a vila de Porto Feliz das feições acanhadas, medíocres, que a acompanhavam desde a primeira metade do século XVIII. É sintomático que todos os viajantes que por ela passaram a ela se refiram sempre como porto, e não mais. Ao analisar as conseqüências da lavoura canavieira para aquela

⁸⁰ Essa evolução vem analisada com profundidade e farto material estatístico na tese de doutoramento de Luis Lisanti Filho, *Comércio e Capitalismo: o Brasil e a Europa entre o fim do século XVIII e o início do século XIX. (O exemplo de três vilas paulistas – Campinas, Itu e Porto Feliz, 1798 – 1828/9)*. Apresentada à Universidade de São Paulo, em 1962.

localidade, Lisanti Filho, no estudo já referido, alerta para o modo como Lacerda e Almeida se refere a Porto Feliz, em suas anotações, no ano de 1789, quando o cultivo da cana já ia adiantado: “...escala de todas as canoas que vão e vêm do Cuiabá”.⁸¹ Não se repete, em Porto Feliz, o que se dava em Itu, onde o progresso material trazido, inicialmente pelo ouro e a seguir pela cana, evidenciava-se no perfil urbano. Nesta, proliferavam ainda no Setecentos os templos religiosos, como a Matriz da Candelária, suntuosa para os padrões paulistas de então, ou o conjunto da Venerável Ordem Terceira do Carmo, composto de convento e igreja, que se ampliava. As ruas eram calçadas em 1790, três anos depois de concluírem-se as obras do convento franciscano. E em 1806 já se findava a construção do Hospital dos Lázaros. Sobrados despontavam entre as casas térreas e a vila merecia dos que a conheciam a avaliação de “grande, abastada, florescente”⁸², no dizer de Aires de Casal, ou de “a mais opulenta de toda a província”, por Auguste de Saint-Hilaire.⁸³ Itu tornava-se comarca em 1811, a terceira da capitania, e seu deputado tinha acento junto às Cortes de Lisboa.⁸⁴ Os ituanos tinham nítida consciência acerca do papel da cana-de-açúcar no desenvolvimento de sua vila. A tal ponto que, num ofício de 1809, endereçado ao Príncipe Regente Dom João, relatam algo da história local e de seus problemas, mas não mencionam a remota fundação de Itu, em 1610, nem sua condição de antiga boca-do-sertão e núcleo bandeirista. A história ituana narrada ao príncipe começa somente em 1744, com o estabelecimento do primeiro engenho de açúcar:

“... subiram os preços (...) recobramentos os lavradores da cana açucareira, erigiram novos engenhos; dobraram as forças, comprando numerosa escravatura por exorbitantes quantias, animados da fertilidade e da pronta extração, e bons preços de seus açúcares (...) e a exemplo desta vila edificaram os habitantes da de Porto Feliz, e São Carlos muitos e rendosos engenhos.”⁸⁵

⁸¹ Citado por Lisanti Filho, op. cit., p. 26.

⁸² CASAL, Aires de. *Corografia Brasileira*, Rio de Janeiro, 1947, p. 245.

⁸³ SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo*. São Paulo: Livraria Martins, 1940.

⁸⁴ Cumpriu esse papel, de deputado por Itu, entre outros, o Padre Diogo Antônio Feijó, futuro regente do Império. Feijó morava em Itu, numa casa junto ao Largo do Patrocínio. Nessa cidade seria também preso, mais tarde, pelo Barão – depois duque – de Caxias, ao fim da Revolta Liberal de 1842.

⁸⁵ Ofício do Senado da Câmara de Itu a D. João, de 30 de abril de 1809. Arquivo do Estado de São Paulo, Ordem 293, Lata 55-A, Doc. 76.

Já Porto Feliz, apesar de também enriquecer e se beneficiar com a cana, prosseguia sendo a bem mais modesta povoação encarapitada sobre o rio, praticamente uma única rua que apontava, de um lado para a estrada que levava a Itu, e do outro, quase em ângulo reto com aquele primeiro, para o caminho de Sorocaba. O templo dedicado a Nossa Senhora Mãe dos Homens, grande e, em certos períodos, bem arrumado para tão modesta localidade, emergia por sobre as casas, as quais Saint – Hilaire notou serem *“baixas, pequenas, afastadas umas das outras, só têm, em geral, o rés-do-chão; ao passo que as de Itu são, em sua maioria, construídas de taipa, em Porto Feliz são todas construídas com ripas cruzadas (pau a pique).”*⁸⁶ O naturalista salienta que, quanto à localização, Porto Feliz era *“infinitamente mais aprazível que Itu”*. As ruas, porém, não eram calçadas, nem sequer niveladas.⁸⁷ Ou seja, acompanha a visão de Aires de Casal, de que se tratava de *“vila mediana com casas de madeira”*.⁸⁸ Ou a de Spix e Martius, que a avistaram em 1818 e a descreveram como *“lugarejo que consta de poucos casebres, numa eminência.”*⁸⁹

A decadência da navegação fluvial transparece claramente no tom decepcionado com que a ela se referem os viajantes do início do XIX. Mais de um deles confessa ter chegado no embalo das narrativas ousadas e grandiosas acerca das monções, mas a visão do porto acanhado e da modorra da vila se traduz sempre em palavras desalentadas. É o caso de Spix e Martius, em 1818:

*“Muito perto do porto, que nada mais é senão uma baía livre de bosques e pedras e agora mesmo nada mostra – a não ser algumas canoas varadas em seco – em matéria de comércio e atividade ...”*⁹⁰

⁸⁶ Op. cit. p. 240.

⁸⁷ Idem, p. 240.

⁸⁸ Op. cit., I, p. 245.

⁸⁹ SPIX, J.B. e MARTIUS, C.F.P. von. *Viagem Pelo Brasil*. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938. P. 144.

⁹⁰ Op. cit., 144.

O mesmo tom está presente no registro de Saint-Hilaire, um ano depois, em 1919:

*“Antes de chegar a Porto Feliz não sabia eu da pequena importância que desde então tinha a navegação pelo Tietê; esperava encontrar ali pouco mais ou menos o mesmo movimento que há em nossas pequenas cidades situadas à margem dos rios, por menos consideráveis que sejam; mas, minha imaginação ficou infinitamente aquém da verdade. Só encontrei em Porto Feliz três ou quatro pirogas empregadas pelos cultivadores da vizinhança para a travessia do rio; nada indicava o porto, a não ser um grande rancho, onde se podia pôr as pirogas ao abrigo do sol e depositar as mercadorias antes do embarque.”*⁹¹

Quanto à cana-de-açúcar, não restava dúvida sobre a fertilidade da terra, e os viajantes registravam a pujança da lavoura e o orgulho dos locais. Pizarro afirma que a antiga Ararituaba tinha terras *“assaz aptas e as melhores para a produção da cana doce, produzem grande quantidade de açúcar e aguardente”*.⁹² A predominância dos homens dedicados à agricultura é confirmada por Saint-Hilaire, que esclarece que a *“maior parte das casas de porto Feliz pertencem a agricultores, e nessa localidade só vi um pequeno número de lojas e vendas. Constitui a riqueza da região a cultura da cana de açúcar. Os habitantes de Porto Feliz afirmam ser suas terras, que têm cor vermelha, muito mais adequadas a essa cultura do que as terras de Itu ...”*⁹³

Essas terras eram de ocupação mais recente que as Itu. Eram terras tidas como virgens, recentemente desbastadas de florestas, o que lhes garantia produtividade excepcional. As terras vizinhas, de Itu, estavam entre as ocupadas mais cedo pelo homem branco, no planalto. Eram, portanto, local de menores possibilidades para aventureiros e pequenos lavradores, além de constituírem solo já mais cansado, cuja recuperação exigia

⁹¹ Op. cit., 244.

⁹² PIZARRO E ARAUJO, *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*, citado por Suely Robles Reis de Queiroz, no artigo *O Açúcar em Porto Feliz no Período Colonial*, in *Ararituaba, o Porto Feliz*, como indicado.

⁹³ Op. cit., p. 144.

períodos mais prolongados de descanso. Ao lado dessas duas localidades, deve ser citada Campinas, vila de menor significância durante o século XVIII e início do XIX, mas que se beneficiava de sua localização, à margem do rumo terrestre para Goiás, e começava a ganhar projeção. Assim, ao tempo da virada dos séculos mencionados, a produção de Campinas era a menor das três e a de Itu, a maior. Já no ano da independência, 1822, a produção de Porto Feliz emparelhava com a Itu, mas ambas já eram superadas por Campinas, que tomava a dianteira. A evolução da produção de Porto Feliz pode ser percebida no quadro seguinte:

<u>PORTO FELIZ</u> ⁹⁴		
ANO	NÚMERO DE ENGENHOS	PRODUÇÃO DE AÇÚCAR (arrobas)
1797	51	26.740
1805	62	32.144
1815	66	32.424
1822	86	98.253

A população crescia no compasso dos canaviais. Um acompanhamento dos números disponíveis permite precisar, por esse critério, o auge da cultura canavieira na virada de século e nos primeiros tempos do XIX:

⁹⁴ Dados estatísticos recolhidos ao Arquivo do Estado de São Paulo, apresentados por Sueli Robles de Queiroz, na obra citada. Deve ser observado que o número de engenhos atribuídos a Porto Feliz não inclui aqueles situados em Piracicaba ou na freguesia da Santíssima Trindade de Pirapora, atual cidade de Tietê, ambas constituindo termos da vila de Porto Feliz, ao início do século XIX. Cabe ainda observar que parte minoritária da produção indicada vinha do sistema de partidistas, lavradores de menor poder, que produziam quantidades de cana e as repassavam anualmente a um engenho.

PORTO FELIZ⁹⁵

ANO	NÚMERO DE FOGOS	POPULAÇÃO LIVRE	ESCRAVOS
1776	266	2788	807
1798	515	3337	1241
1805	-	5205	1985
1818	744	6617	3510
1822	-	7575	3227

Aspecto interessante na composição dessa população é a presença de um grande número de pessoas provenientes de outras vilas e freguesias, das quais parte considerável vinha de outras capitanias e mesmo de fora da colônia. Seja pelos dados já tabulados por outros pesquisadores, sobretudo Lisanti Filho, seja pelo exame dos depoimentos nas devassas de que se valeu este trabalho, resulta essa presença como “*um testemunho que fala da mobilidade da população paulista.*”⁹⁶ Não constituía objetivo deste trabalho esmiuçar estatisticamente a composição da população. Contudo, um arrolamento dos depoentes, que representa mera amostra informal da população, revela um expressivo contingente, sempre superior a um terço do total de pessoas, naturais de outras localidades.

Os procedentes de Portugal e suas dependências aparecem nos autos, morando em Porto Feliz ou a caminho das minas. Gente proveniente de Setúbal, do Porto, da Madeira, de Guimarães, de Bragança, mas que não chegam a constituir um grupo significativo. Avultam em primeiro plano os procedentes de outras vilas e freguesias da capitania de São Paulo, além da capital: Itu e Sorocaba à frente, mas também Parnaíba, Cotia, Santos, Taubaté, Mogi das Cruzes, Iguape. Nota-se, depois, a significativa presença de oriundos das Minas Gerais, o que se explica pelo refluxo de paulistas – iniciado em 1770/80 - que haviam seguido para aquela capitania durante o *boom* da mineração e que voltaram, eles ou seus descendentes, com a confirmação do declínio do ouro. Porém, em Porto Feliz, muito mais significativo era o contingente dos oriundos de Cuiabá, ou seja, do outro polo minerador, com o qual a vila havia mantido e ainda mantinha especial relação. Aparecem em grande número os comerciantes de secos e molhados, artífices e mesmo lavradores que

⁹⁵ Quadro composto com dados dos maços de população do Arquivo do Estado de São Paulo, apresentados por Sueli Robles de Queiroz e Luis Lisanti Filho, nas obras referidas.

⁹⁶ LISANTI FILHO, Luis. Op. cit., p. 54.

se declaram naturais da região das minas a oeste, como Manoel de Oliveira Pinto, que exercia o ofício de sapateiro em 1802, ou o pardo Plácido das Neves, que em 1816 declarou viver “*de sua fábrica de açúcar*”. Ou ainda o jovem alfaiate Calisto Alves, com seus dezesseis anos em 1820, declarando-se natural da Fazenda do Camapuã, “*há muito*” morador em Porto Feliz.⁹⁷ A listagem elaborada para este trabalho coincide com os levantamentos de Lisanti Filho, que ateve-se ao ano de 1818, para afirmar que, dos moradores de Porto Feliz provenientes de outras capitanias, 50% vinham de Cuiabá. No dizer daquele pesquisador, “*esplêndida confirmação (...) das ligações do porto do rio Tietê e o oeste aurífero.*”⁹⁸

Essa ligação com o Mato Grosso, contudo, tinha peso já bastante moderado no universo da população e das ocupações na Porto Feliz do século XIX. Além dos pilotos, proeiros e camaradas, surgem nos autos examinados alguns poucos homens que declaram viver “*de seu negócio para as minas de Cuiabá*”. É o caso, dentre outros, de João José da Silva, natural da cidade do Porto, e de Joaquim José Marianno, natural do Rio de Janeiro, que vive em Cuiabá, mas acha-se em Porto Feliz “*com seu negócio para rodar as ditas minas*”.⁹⁹ Os autos não são esclarecedores quanto a detalhes desses negócios, mas é de se imaginar que estejam enquadrados no rol de artigos de cuja falta a capitania interior, por conta de sua localização e ainda precário acesso, havia de se ressentir. Artigos anotados por Spix e Martius, quando de sua passagem por Porto Feliz:

“Quando ainda florescia o comércio no Tietê, despachava-se por esse caminho para Cuiabá e Mato Grosso: armas, panos, tecidos tintos de algodão e brancos, louça de barro e vidro, sal e todos os demais artigos europeus. O carregamento de retorno consistia em óleo de copaíba, feijões pichurim, tamarindos, resinas, cera, guaraná, pó de ouro e pelos, especialmente de lontra e de onça.”¹⁰⁰

⁹⁷ Testemunhas arroladas nos diversos autos de devassas supra mencionados.

⁹⁸ Op. cit., p. 53.

⁹⁹ Autos de devassa sobre a morte do escravo Simão, de Anna Antunes Correa, 1808. Museu Republicano Convenção de Itu, Fundo 1º Ofício de Porto Feliz, caixa 44.

¹⁰⁰ Op. cit., p. 148.

De qualquer maneira, mesmo somados os homens do rio a tais comerciantes, seu número é reduzido em comparação com o contingente de artesãos e, sobretudo, com os lavradores, sensível maioria dentre a população. O número de pilotos e camaradas também rareia à medida em que se avança pelas décadas primeiras do século XIX. Nas devassas referentes aos anos da década de 1820 sua presença é nitidamente menor do que ocorre nos anos de 1800 e 1810. Não há surpresa nesse fato, pois a crônica registra que a última monção particular de que se tem notícia foi a organizada por Fermino Ferreira, por volta de 1836.¹⁰¹ Na mencionada década de 1820, portanto, estava-se a um passo do final de uma era e de uma modalidade do saber popular na região. Em contrapartida, outros ofícios surgem nos autos com frequência crescente, comprovando a virada da vila, do sertão para o litoral. Já nas devassas dos anos finais da década de 1810 torna-se mais comum o comparecimento de testemunhas que se declaram “*camarada de tropa*” ou “*camarada de lidar em tropa*”, como o fazem, respectivamente, o “*preto caboré*” Joaquim de Arruda e o pardo Manoel de Arruda, ou ainda “*ser aviador da tropa que carrega açúcar para a vila de Santos*”, como diz o branco Francisco de Paula de Mendonça, todos eles em autos de 1817.¹⁰² A velha expressão “*andar nas canoas do rio de Cuiabá*” cede espaço para “*andar com tropa no caminho de Santos*”. A força da economia açucareira deixava claros sinais nos caminhos que demandavam o mar. O cônsul Langsdorff notou o fenômeno, quando vinha de São Paulo para Jundiá:

“*Diariamente chegam tropas trazendo açúcar e mercadorias; às vezes, num dia, chegam 1.000 mulas (...) Como o tempo hoje estava bom, vimos várias tropas acampadas a céu aberto, na grande estrada. Passamos por bem umas mil mulas, todas levando açúcar para Santos.*”¹⁰³

¹⁰¹ Nardy Filho atribui a Cesário Mota Júnior essa informação, no artigo *A Última Monção*, publicada em *O Estado de São Paulo*, edição de 29 de junho de 1938, p. 4. A narrativa diz que a velha mãe do comerciante Fermino faleceu justamente na véspera da partida da monção, que não pôde ser adiada e partiu em luto para Cuiabá. Consta que sucederam-se as quebras e perdas de canoas, as febres e insubordinações da tripulação, até o ponto de o organizador se ver obrigado a voltar a Porto Feliz com as poucas canoas que lhe restavam. Teria morrido logo depois, abatido pelo fracasso e pela febre.

¹⁰² Autos de devassa pela morte de Manoel de Campos, 1817, MRCI, caixa 45.

¹⁰³ Op. cit., p. 22.

A essa altura é forçoso cogitar o efeito que a decadência da navegação teria produzido na vida daqueles homens, especificamente pela perda ou diminuição de uma fonte de ganhos. Como se teriam arranjado os últimos camaradas, os derradeiros pilotos, face à escassez de trabalho? Seu ofício e as oportunidades de trabalho teriam migrado para rio abaixo, para Piracicaba, onde passaram a ser feitas canoas e embarcadas as expedições militares? É provável que alguns o tenham feito, pois o trecho de rio entre Porto Feliz e a foz do rio Piracicaba, apesar de relativamente curto, implicava enfrentar grande número de corredeiras e saltos. Veja-se a anotação de Langsdorff a esse respeito:

*“Atualmente, é mais conveniente iniciar uma expedição desse tipo partindo de Piracicaba do que de Porto Feliz. O rio começa a ficar navegável exatamente na vila; os barcos não têm que atravessar cachoeiras perigosas. Há farta quantidade de madeiras grandes, próprias para canoas de grande porte. Além disso, as canoas têm que ser levadas, já a partir daqui, até Porto Feliz. Nosso barco Beroba foi feito no rio Piracicaba, e a Jimbo, no Capivara. Numa expedição desta natureza, a viagem se alongaria mais se se fosse por terra de Santos a Piracicaba; é verdade que, pelo rio, ela seria abreviada em muitos dias, mas, por terra, ela seria muito menos perigosa. Muitos milhares de cruzados e centenas de homens já foram tragados pelas cachoeiras existentes no percurso fluvial entre Porto Feliz e Piracicaba.”*¹⁰⁴

Localidades ribeirinhas como Piracicaba e Tietê abrigaram homens e ofícios ligados à navegação, da mesma forma como Porto Feliz. Tratavam-se de termos desta última vila, e todas as margens da região apresentavam árvores de extraordinária corpulência, que favoreceram o desenvolvimento de um saber específico. Contudo, se a preferência dada a Piracicaba como estaleiro daquelas embarcações e ponto de partida de expedições teve o condão de arrastar para ali homens e ofícios, isto há de ter se dado em

¹⁰⁴ Op. cit., pp. 135-136.

escala muito pequena e por reduzido período. E isto porque, mesmo se consideradas as expedições de caráter militar – poucas - que demandavam o Mato Grosso e o presídio de Itapura, a navegação fluvial de longo curso no Tietê não excedeu à metade do século XIX. Vale dizer, um cogitado transplante de homens e técnica, da antiga Araritaguaba para outras localidades próximas não teve o poder de perpetuar aquelas práticas ou protelar por mais do que insignificantes anos o fim da navegação.

Uma possível resposta para a questão de como aqueles homens enfrentaram o desaparecimento de seu ofício está novamente naquele José dos Reis¹⁰⁵, já mencionado, que declarou nos autos não ter presenciado o crime em questão porque havia ido ao seu sítio, ver sua mulher. Indício de que muitos daqueles tripulantes deveriam possuir outro ofício ou outra fonte de subsistência, a se considerar a periodicidade – e precariedade – do trabalho a eles oferecido na lida das canoas. Outro curioso achado, nos autos de devassa, sinaliza para a confirmação desse raciocínio. É o caso de Nicácio Pinheiro, que em devassa de 1807¹⁰⁶ declara-se *‘piloto da navegação’* e noutra, do mesmo ano, *“piloto guia”*, ocasião em que tinha cinquenta anos de idade. Uma década depois, em 1818, reaparece tal homem em outro feito processual¹⁰⁷ e, tendo *“sessenta e tantos anos”*, declara viver *“do seu ofício de carpinteiro”* e de ser *“piloto guia do caminho de Cuiabá”*. Numa nova aparição, no ano de 1820¹⁰⁸, já não menciona o ofício de piloto, mas apenas o de carpinteiro. Essa mudança poderia ser atribuída tão somente ao decurso do tempo, ao peso da idade que impossibilitava aquele homem de prosseguir nas carreiras pelo rio. Ocorre que, assim como ele, encontra-se também o caso de Antônio Pinheiro, talvez parente daquele, também identificado como piloto quando contava apenas vinte e dois anos, em 1807. Aos *“trinta e tantos anos”*, em 1818¹⁰⁹, declara primeiro o ofício de carpinteiro e, depois, ser piloto da navegação. Possivelmente fossem pai e filho, tocando seu negócio de carpintaria em paralelo com a vida nas canoas, pela necessidade de complementar os ganhos, face a uma atividade – a do rio – que fraquejava mais a cada ano. Seria talvez o mesmo caso de José da Conceição, *“homem preto crioulo”*, natural de Porto Feliz, com trinta anos em 1820, e que

¹⁰⁵ Vide nota 50.

¹⁰⁶ Devassa pela agressão ao mulato Martinho, escravo do capitão Salvador Martins Bonilha. MRCI, fundo 1º cartório de Porto Feliz, caixa 43.

¹⁰⁷ Devassa pelos ferimentos causados no pardo forro Salvador Leme, 1818. MRCI, fundo referido, caixa 45.

¹⁰⁸ Devassa pelas facadas que o escravo José Crioulo deu em Américo de Almeida Bueno, 1820, MRCI, fundo referido, caixa 45.

não foi incluído no quadro que se montou a partir das devassas examinadas, porque dele dizem os autos que “*vive de ser camarada dos viajantes e de ser capitão do mato*”.¹¹⁰ Ora, a expressão camarada aplicava-se tanto ao integrante das comitivas de canoas quanto ao das tropas de mulas, e dessa forma não se pode saber se José da Conceição era homem do rio.¹¹¹ Mas não era apenas camarada e, quando não em viagem, prestava-se a capturar negros fugidos. Evidenciam-se, nesses casos todos, os exemplos de acúmulo de ofícios, o que devia certamente ajustar-se a grande parte daqueles homens. E o recurso a outros ofícios, a prestação de serviços no mundo da lavoura canavieira e do transporte de açúcar, a roça miúda, parecem-nos ter sido, muito mais que a migração, o recurso a que se entregaram os derradeiros homens do rio. Homens que, de resto, já eram em pequeno número. Melancólica e silente morte de uma atividade que, portanto, terá vitimado apenas um punhado de homens pertencentes a não mais que duas gerações.

O TEMPO DE ESQUECER

Habitualmente, na historiografia monçoeira, o germe da decadência daquela navegação é localizado logo que se abriram os caminhos terrestres para Goiás, de onde se poderiam atingir as minas de Cuiabá. Mais correto é afirmar que isso se deu logo que tais caminhos ficaram melhores, mais suportáveis. Porque antiga é a via por terra no rumo daqueles sertões. O ex-diretor do Museu Paulista, Mário Neme, em bem fundamentado

¹⁰⁹ E depoente nos mesmos feitos mencionados nas notas anteriores.

¹¹⁰ Depoente no feito referido pela nota 108.

¹¹¹ É de se cogitar que o emprego da expressão *camarada* para os condutores de tropas de muares tenha se originado, justamente, da atividade mais antiga, na navegação fluvial. Note-se a vizinhança entre Porto Feliz e Sorocaba, sede da grande feira de muares que recebia as tropas vindas do sul. Aliás, de Sorocaba partiram também expedições inúmeras ao sertão, por terra ou descendo o rio Sorocaba até atingir o Tietê. A literatura consultada, acerca do fenômeno do tropeirismo, não registra o emprego da palavra *camarada* nesse ofício, salvo justamente numa menção a Sorocaba. Num primeiro exame constata-se o emprego, nas terras do sul e

estudo acerca dos caminhos sertanistas de São Paulo, se detém em analisar o Caminho dos Bilreiros ou Estrada Velha dos Bilreiros. Por esse nome eram chamados os índios da nação caiapó¹¹², temida e combatida pelas constantes ameaças que representou aos povoados do interior. Diz o autor que *“para ir aos Caiapó, em 1607, os paulistas não careciam de viajar por rio, e isso independentemente do fato de sabermos que uma infinidade de trilhas de índios cruzava em várias direções o interior de São Paulo desde épocas passadas: não careciam de viajar por rios porque existia então um caminho que levava direta e precisamente aos Caiapó ou Bilreiros.”*¹¹³ Ora, o sertão dos bilreiros, como expõe o mesmo autor e outros, constituía a banda noroeste do atual Estado de São Paulo, da margem direita do Tietê acima, rumando para Goiás e Mato Grosso. Esse caminho era sabido dos velhos paulistas, como mostra o autor anônimo de uma *“Demonstração dos diversos caminhos de que os moradores de São Paulo se servem para os rios Cuiabá e Província de Cochiponé”*, datada de 1720-23, portanto na época em que começava a febre do ouro e das monções em Cuiabá:

*“Visto o caminho ordinário e viagem que fazem os Paulistas, direi o caminho que alguns dizem se poder fazer todo por terra de S. Paulo para o Cuiabá; do que se representa mais fácil é de Itu caminhar para o rio Piracicaba; aberto caminho pelo mato da outra parte, em quatro dias se pode chegar ao Campo de Araraquara; daí ao Nordeste, levando à mão esquerda a mata do rio Tietê, chega-se ao rio Grande; julgam alguns será caminho de um mês, mas outros julgam que feito o caminho e abatido os pastos, que são altos, com o fogo, em menos dias se fará esta viagem. (...)”*¹¹⁴

O antigo conhecimento e uso dessa trilha indígena facilitou os trabalhos, já no século XVIII, para prover um caminho mais estável para Goiás e Cuiabá. O governador

no Vale do Paraíba, de outra nomenclatura específica, conforme as funções do indivíduo na lida com uma tropa: *tropeiro, tocador, madrinheiro, arreador, cangalheiro etc.*

¹¹² Tinham esse nome os caiapó por usarem, os homens, um adorno pendente do lábio inferior, em forma de bilro de rendeira.

¹¹³ NEME, Mário. *Dois Antigos Caminhos de Sertanistas de São Paulo*. Anais do Museu Paulista, tomo XXIII. São Paulo: 1969, p. 15.

Rodrigo César de Menezes abriu concorrência, em 1721, para tanto. Com o fracasso do primeiro vencedor, Manuel Godinho de Lara, o serviço foi adjudicado a Luís Pedroso de Barros que, em 1725, entrega ao mandatário um picadão aberto que ultrapassava o rio Grande. O governador aceita a obra e manda que se abra outro caminho, de Goiás a Cuiabá, afirmando que enviaria por terra uma primeira tropa carregada. Ele próprio, contudo, foi para Cuiabá pela via fluvial e parece ter esquecido o assunto da ligação por terra.

Décadas depois, em 1770, o novo mandatário de São Paulo, o Morgado de Mateus, dedica-se igualmente ao estabelecimento ou avivamento do antigo caminho dos sertanistas, por ocasião da fundação oficial de Piracicaba, considerando-se as novas necessidades militares de comunicação, por conta da praça estabelecida no Iguatemi. A estrada para Goiás, aprumada pelo governador e pronta para receber tropas de mulas, não era porém o único caminho, porque ele mesmo comunicava ao rei de Portugal, em 1730, que moradores de Itu estavam levando carregamentos para as minas, por um novo caminho que haviam aberto para Goiás, acarretando prejuízos à Fazenda Real. Sustenta Mário Neme que essa estrada, mais curta, não era outra senão o velho caminho dos índios bilreiros, melhorado.¹¹⁵ A partir dessa década intensifica-se o tráfego por terra, embora não tenha, como já se disse, significado o abandono da via fluvial. Mesmo porque, é também sabido que o caminho terrestre, em cansaços e sofrimentos, não ficava muito – ou nada – a dever ao caminho das águas. Virá, contudo, somar-se a conveniência extra representada pelos próprios muares de que se valiam os que iam por terra, em substituição às canoas. Era certo que uma canoa, das grandes, podia levar muito mais carga do que várias mulas. Porém, cristaliza-se o vantajoso hábito de, atingido Goiás ou o Mato Grosso, e descarregadas as mercadorias, serem ali vendidos também os animais, ou conduzidos para venda nos mercados da Bahia e de Minas Gerais. O lucro, portanto, de uma viagem por terra, resultava dobrado.

Outros fatores, porém, além da alternativa de vias terrestres, devem ser pesados na questão. Entre eles, o minguar do ouro de Cuiabá, que retira parte da motivação dos viajantes e aventureiros. E o reinado da cana-de-açúcar, que se oferece como opção menos arriscada a muitos homens. As últimas expedições comerciais saídas de Porto Feliz, já nas

¹¹⁴ Citado por Mário Neme, na obra referida.

décadas de 1820 e 1830, parecem se ressentir de tudo isso, e mais: as febres malignas, o tifo, ceifavam vidas entre a população ribeirinha, justamente no nicho dos derradeiros navegantes. A essas ocorrências, por sinal, está ligada a tradicional Festa do Divino, que se celebra anualmente na cidade de Tietê, desde 1830, e à qual se voltará a referir, mais adiante. A festa nasceu, justamente, como paga pela superação de um surto de febre que ameaçava despovoar por completo a antiga Pirapora do Curuçá, terra de monçoeiros e termo da vila de Porto Feliz.

À decadência e morte da navegação vem se juntar um outro quadro recessivo, mais amplo, configurando aquele declínio crônico de Porto Feliz, já referido no obra de Luís Lisante, que se arrasta pelo século XIX. Um declínio que Zaluvar, que lá esteve em 1860, atribuiu à mudança de rumos do comércio para Mato Grosso, com a preferência pelas vias terrestres:

“Em primeiro lugar diremos que este nome está em diametral oposição com o estado de lastimável decadência a que tem chegado esta povoação. (...) Acreditamos, por conseqüência, que, entre as causas do seu atraso, além da primeira, que é a falta de braços, se deve assinalar, como uma das mais dignas de atenção, a nova direção que tomaram as monções para Cuiabá, e Mato Grosso, que dantes se faziam por este porto e seguiam pelo rio Tietê. (...) A colocação pitoresca da cidade, o ameno e sadio clima do lugar, o caráter bondoso e hospitaleiro de seus habitantes, a fertilidade dos terrenos, que produzem café, cana, aguardente, algum chá e fumo, parece um conjunto de circunstâncias favoráveis para o estabelecimento e progresso de um núcleo de população interior. Não tem, todavia, acontecido assim.”¹¹⁶

Mas, não se consegue vislumbrar em que o fim da navegação fluvial poderia ter afetado a produção canavieira, por serem atividades independentes entre si. E, contudo, a

¹¹⁵ Op. cit., p. 56.

¹¹⁶ ZALUAR, Augusto-Emílio. *Peregrinação Pela Província de São Paulo (1860-1861)*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1953. Pp 176-180

estagnação e o retrocesso desta produção são facilmente verificáveis. Nos anos 1830 a produção açucareira já despencava sensivelmente, e na década de 1850 caía para menos de metade do que fora três décadas antes:

ANO	NÚMERO DE ENGENHOS	PRODUÇÃO EM ARROBAS
1835	76	73.113 ¹¹⁷
1855	38	46.310 ¹¹⁸

O açúcar de Porto Feliz, assim como o das outras localidades brasileiras, a partir de 1830 passou a enfrentar a concorrência do produto de outras origens, nos mercados internacionais. Essa lavoura, em Porto Feliz, somente conheceria uma retomada de seu vigor a partir de 1876, quando ali se inaugurou o primeiro dos chamados engenhos centrais, fábricas de açúcar modernas, da Província de São Paulo, e terceiro do Brasil. Com maquinário francês, um grupo de fazendeiros se organizou sob a razão de Companhia Açucareira de Porto Feliz, assinando contrato com o governo imperial para garantia de juros privilegiados ao empreendimento. O mesmo contrato, porém, proibia a utilização do braço escravo, aspecto que aponta para a grande dificuldade que o Engenho Central de Porto Feliz logo viria a enfrentar, ou seja, a limitação de sua modernidade ao terreno dos equipamentos e do processo produtivo *intra muros*. O arcaísmo de métodos persistia nos demais aspectos, carecendo de novas técnicas na lavoura. A empresa padecia ainda de problemas no transporte da cana, uma vez que Porto Feliz não era servida por ferrovia, o que agravava a deficiência no fornecimento da matéria-prima. Desafio dos maiores era substituir o trabalho servil nas plantações, o que se tentou recorrendo ao braço imigrante. O governo imperial, em fins de 1887, estabeleceu em Porto Feliz o Núcleo Colonial Rodrigo Silva, que receberia os primeiros imigrantes belgas no ano seguinte. As vinte e cinco famílias iniciais foram arrebanhadas em sua pátria pelo padre Jean Baptiste VanEsse, que obtivera um contrato para tanto, com o Ministério da Agricultura do Império. A esse sacerdote passaram a ser dirigidas, desde muito cedo, diversas críticas, dando-se-lhe a

¹¹⁷ Conforme o “Ensaio Estatístico da Província de São Paulo”, do Marechal Daniel Pedro Muller, citado por Nardy Filho in “Porto Feliz em 1835”, publicado no jornal *O Estado de São Paulo*, ed. De 15.09.1945, p. 7.

¹¹⁸ Conforme Suely Robles Reis de Queiroz, citando o “Quadro Estatístico de Alguns Estabelecimentos Rurais da Província de São Paulo”, de 1855. .

maior parcela de culpa pelo fracasso da colônia. A ele se atribuía um espírito autoritário, despótico, além de ser muito dado à bebida.¹¹⁹ O fato é que a maioria dos colonos provinha de serviços urbanos em sua terra natal, no comércio ou na indústria, e não tinha intimidade com a lida rural. Estranharam o clima, a mata nativa que ainda rodeava a colônia, a dureza do trato com a cana. A maioria retornou para a Bélgica. Algumas poucas famílias ficaram na região, dedicando-se à policultura, à criação de gado, ao fabrico de aguardente. Com essa e outras dificuldades, a história do Engenho Central de Porto Feliz avança pelo final do século XIX e pelo século XX, com arrendamentos, liquidação judicial e transferência para acionistas franceses e, bem mais tarde, novamente brasileiros, tornando-se a Usina Porto Feliz, até seu fechamento definitivo, na década de 1980.

Para os fins deste trabalho, o que importa é salientar que os momentos imediatamente seguintes à morte da navegação fluvial, ou seja, as décadas de 1840, 1850, 1860 e 1870, achavam-se vinculados a esse entorpecimento da vila. O provável e precoce “tempo do esquecimento” daquela navegação foi, ele mesmo, um tempo de ampla decadência. Tempo de venda de escravos, de queda de produtividade agrícola, de amortecimento do comércio, de baixa populacional. Quanto a este último aspecto, o quadro se mostra eloqüente:

ANO	NÚMERO DE FOGOS	POPULAÇÃO (LIVRES E ESCRAVOS)
1835	1.436	11.293 ¹²⁰
1860	-	7.000 ¹²¹
1876	714	7.669 ¹²²
1886	-	5.781 ¹²³

¹¹⁹ O historiador Jonas Soares de Souza, organizador de obra já citada nas notas anteriores, é estudioso do Engenho Central de Porto Feliz e da colônia de imigrantes belgas. Em seu artigo *Belgas em Porto Feliz: O depoimento de Um Colono*, publicado no jornal sorocabano *Cruzeiro do Sul*, a 17.09.1978, reproduz entrevista com Pedro José Moreau, descendente dos colonos, dando detalhes acerca do padre VanEsse e da trajetória dos imigrantes. A edição de 03.09.1978 do mesmo jornal traz o artigo *Colonos Belgas em Porto Feliz*, do mesmo autor e sobre o mesmo tema.

¹²⁰ *Ensaio Estatístico da Província de São Paulo*, do Marechal Daniel Pedro Muller.

¹²¹ MARQUES, Azevedo. *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*. Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954.

¹²² Números arredondados e referidos por Augusto Emilio Zaluar, em seu *Peregrinação pela Província de São Paulo*, onde refere-se à queda de 11.000 para 7.000 almas, “sendo 5.000 livres e 2.000 escravas”.

¹²³ Relatório apresentado ao Presidente da Província de São Paulo pela Comissão Central de Estatística.

Esses números justificam as observações desalentadas de Zaluar acerca da igreja, do comércio e do estado geral da localidade, dando a medida de sua queda:

“É um dos centros interiores da província a que se podem aplicar estas palavras do nosso amigo e desditoso Ribeiroles falando de Iguaçu: ‘A igreja mesmo lá está como uma tenda: diríeis que quer partir.’

(...)

O seu comércio é muito insignificante, pois apenas existem aqui algumas tabernas, e poucas lojas de fazendas e armazéns.

(...) A matriz, com a invocação de N. S. Mãe dos Homens, é um templo superior ao estado de decadência do lugar; mas parece que vai sofrendo da mesma doença, pois as suas torres ameaçam ruína.”¹²⁴

Também por meados do século XIX veio a navegação pelo rio da Prata sepultar quaisquer cogitações de um renascimento do Tietê enquanto via fluvial para o Mato Grosso. A partir de Santos ou do Rio de Janeiro os paquetes a vapor subiam os rios Paraná e Paraguai com muito menores sacrifícios do que as antigas canoas monçoeiras. Essa navegação pelo Prata, por sua vez, viria conhecer seu declínio futuramente, com o advento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

A segunda metade do século XIX, portanto, com o panorama econômico da província de São Paulo e com o desenho das vias de transporte que se ofereciam, apresenta a chave para a compreensão do declínio da vila de Porto Feliz. Ironicamente, sua localização geográfica, que no passado lhe fora benéfica, agora contribuía decisivamente para seu ocaso. Por um lado achava-se há muito consolidado o caminho terrestre para Goiás e Mato Grosso, declinando no rumo noroeste, a partir de Campinas. Por ali também avançava, no mesmo rumo, a mancha civilizadora do café, afastando-se do Tietê à medida em que seguia por terras paulistas. Para lá seguiu a ferrovia, na esteira das novas e

¹²⁴ ZALUAR, Augusto-Emílio. *Op. cit.*, p. 176.

opulentas fazendas cafeeiras. A linha da Companhia Ituana procurou também conectar-se àquele rumo, via Indaiatuba e Capivari, ignorando Porto Feliz. Mesmo Piracicaba, que fora termo da vila de Porto Feliz, agora se ligava mais facilmente a Campinas. Por outro lado, na vertente ao sul de Porto Feliz, também os trilhos da ferrovia – desta vez a Sorocabana – desviavam-se para Boituva. Vale dizer, Porto Feliz jazeu ilhada, no meio. Dela se desviou o caminho das tropas, dela se afastou a mancha principal do café, dela se eximiram os trilhos do trem. E muito longe, às suas costas, estava a navegação pela via platina. Restava-lhe o rio apenas, o Tietê, num tempo em que ele, de prático, já pouco ou nada significava.

Ora, o Tietê ainda levava ao sertão, como sempre fizera. Mas, o que significava, àquela altura, ir para o sertão? Nada mais, salvo aventura insana e descabida ou satisfação da curiosidade científica. Bater as léguas de corredeiras e saltos, rio abaixo, restava como missão para ocasionais expedições militares ou cartográficas. A porção mais central das terras paulistas, justamente a cortada por seu grande rio, ficou à margem do surto cafeeiro no período imperial. Porto Feliz sempre fora a porta ocidental para esse mundo e restou despida de função, como um trampolim desnecessário, para o nada. Esvaíra-se de vez o sentido pragmático daquele lançar-se ao sertão. E, contudo, ele, o sertão, ainda estava lá. Muito tarde se povoaram as terras ribeirinhas ao Baixo Tietê, a despeito de tentativas frustradas, nesse sentido, empreendidas desde os tempos da Colônia. Ao se adentrar o século XX grande parte do oeste paulista ainda era território por se desbravar e povoar. Atente-se para a síntese dessa realidade, segundo ensaio de Júlio Paternostro, na *Revista do Brasil*:

“Arrefecendo-se o entusiasmo pelas minas de Cuiabá, o Oeste ficou esquecido no século XIX. As zonas da Mogiana e da Paulista, povoadas de cafezais e italianos, enriqueciam os fazendeiros, que se transformaram na aristocracia rural dominadora do cenário político do país nos primeiros vinte e cinco anos deste século. Em cinqüenta anos a zona da Mogiana e da Paulista envelheceram devido à rotina agrícola, à insaciável ambição dos fazendeiros e à calmaria do mundo. Começou então o Oeste, em 1910, com a primeira estrada de ferro racional, geradora de cidades em grande escala: a Noroeste do Brasil. E

*sobrevieram a matança de índios, de antas e peixes nas margens do Tietê, e a derrubada de perobas, de cedros, e queimadas atrás de queimadas. Cafezais subindo e descendo morros. (...)”*¹²⁵

E Mello Nóbrega, referindo-se ao início do século XX, afirma que “o baixo Tietê não era mais conhecido do que no tempo das derradeiras monções”, aparecendo nos mapas as áreas com linhas pontilhadas e vazias de nomes, assinaladas “com a indefectível legenda: ‘Sertão desconhecido habitado por índios’.”¹²⁶ Aliás, quanto aos índios, diga-se que, mais adiante, no Mato Grosso, “ainda em meados do XIX, os Guaykurú continuavam atemorizando a travessia dos caminhos pantaneiros.”¹²⁷

UM CAMINHO E DUAS VISÕES

Reconhecida a decadência da vila, depois cidade de Porto Feliz, por todos os fatores comentados, é de se perguntar: qual memória poderia ter sobrevivido a essa sucessão de acontecimentos, cúmplices no desfazer, no desencaminhar, justamente no esquecer ? Qual memória poderia ter restado sólida, preservando na alma do povo as “*marcas de vivo colorido*” a que se referiu Sérgio Buarque de Holanda, após um rosário de febres malignas, mortes, empobrecimento, desocupação, migrações, letargia enfim ? Quais recursos poderiam ter garantido a subsistência dessa memória, de modo vivo, em meio à população ?

¹²⁵ PATERNOSTRO, Júlio. *Lembranças do Oeste Paulista*. Revista do Brasil, 3ª fase, ano IV, n. 40.

¹²⁶ Op. cit., p. 214.

¹²⁷ COSTA, Maria de Fátima. *História de Um País Inexistente: O Pantanal Entre os Séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Estação Liberdade: Kosmos, 1999.

O barracão reiúno, depósito de víveres e equipamentos, que existia junto à ribeira se agüentou por algum tempo. Mas, se nunca fora construção solene e imponente, finda a navegação reduziu-se a menos ainda, nas mais que um rancho tosco ou resto disso. Em 1851 Saint-Hilaire anota:

*“Antes de chegar a Porto Feliz não sabia eu da pequena importância que desde então tinha a navegação pelo Tietê; esperava encontrar ali pouco mais ou menos o mesmo movimento que há em nossas pequenas cidades situadas à margem dos rios, por menos consideráveis que sejam; mas, minha imaginação ficou infinitamente aquém da verdade. Só encontrei em Porto Feliz três ou quatro pirogas empregadas pelos cultivadores da vizinhança para a travessia do rio; nada indicava o porto, a não ser um grande rancho, onde se podia pôr as pirogas ao abrigo do sol e depositar as mercadorias antes do embarque.”*¹²⁸

Uma década depois, em 1861, será a vez de Zaluar confirmar o desencanto face à exigüidade de vestígios da famosa navegação:

*“Entre as tradições materiais dessas gigantescas viagens ainda se encontra hoje no porto do rio Tietê, que deu nome à cidade, um esteio apenas do rancho riuno, que aí se construiu para dar abrigo às caravanas; tudo mais desapareceu.”*¹²⁹

Quanto às canoas, Afonso de Taunay esclarece que, *“ainda em 1910, havia uma dezena destes barcos encalhados junto ao Paredão, em Porto Feliz”*. E que uma década depois, em 1920, quando se foi inaugurar o monumento às monções, a Prefeitura daquela cidade só *“conseguiu arranjar um, mutilado, cuja proa e popa haviam sido serradas”*.

¹²⁸ Op. cit.

¹²⁹ Op. cit., pp 176-180.

Trata-se da peça que ainda hoje se conserva, no Parque das Monções. Mas não se navegava havia muito e não passavam por ali mercadorias. As poucas embarcações remanescentes quedavam-se, como bem referido, encalhadas a um canto, despidas de sentido. Já os poucos homens que conheciam o ofício do rio, na segunda metade do século XIX, se não haviam morrido das febres que assolaram os ribeirinhos, estavam mortos pela idade ou achavam-se já na velhice.

Chega-se a um ponto crucial para a verificação do processo de memória e de esquecimento do fenômeno monçoeiro em Porto Feliz e outras localidades do Vale Médio do Tietê. Vê-se que, por um viés pragmático, não havia motivo para que a cidade nutrisse tal memória, apartada que estava daquele ofício e da atividade econômica que o motivara. E, por outro lado, a nosso ver, aquela navegação jamais consolidou, aos olhos do povo das vilas do Vale, uma imagem heróica, épica, gloriosa. Isto porque, ao longo de mais de um século, um conjunto de fatores se aglutinou para roubar das monções e do ofício de monçoeiro a *“intimidade lírica de um ofício constante”*, a que se refere Buarque de Holanda. Somaram-se as dificuldades insanas do caminho, a sombra da violência, o risco constante, as inúmeras mortes, a imagem de precariedade do ofício da maruja, sua condição de vadios, as descargas de tiros e as bebedeiras protagonizadas no porto às vésperas das partidas, os receios dos chefes de família ante à concentração de aventureiros, prostitutas e forasteiros em geral, o medo dos engajamentos forçados etc. Certo que as expedições ofereciam o sabor da aventura. Certo que seguramente seduziram adolescentes e jovens de primeira viagem. E que, provavelmente, tenham até cumprido, de modo informal, o papel de rito iniciático da masculinidade, de experimento para o tornar-se homem, de ingressar na roda dos “causos”, regados a aguardente, acerca de naufrágios, flechadas, imensas sucuris e outros prodígios. Mas essa vivência foi incapaz de produzir na pobre gente monçoeira um outro possível lirismo, o grandiloquente, o hercúleo, nascido da consciência do valoroso das empreitadas que protagonizavam. Pelo menos essa percepção – se houve, ainda que em mínimo grau – não se elevou ao ponto de produzir marcas específicas capazes de se perpetuarem, sobrevivendo à morte do ofício gerador. Ainda usando as palavras do mestre, a *“nossa gente rude”* no máximo sorvia a excitação momentânea das descargas festivas, da benção e dos acenos na partida, que podiam lembrar vagamente o embarque de heróis. Mas tornavam ao porto inicial tão pobres e desprestigiados quanto haviam partido, quando não

voltavam a mendigar o sustento diário. Argonautas que nunca logravam retornar, carregando o velo de ouro.

É interessante recorrer, a título de comparação, a um outro fenômeno marcante na vida interiorana brasileira, o do tropeirismo. Aluísio de Almeida, na introdução de *Vida e Morte do Tropeiro*¹³⁰, lamenta a inexistência de uma obra iconográfica do porte de *A Partida da Monção*, de Almeida Júnior, que retratasse e perpetuasse na memória visual o cotidiano de uma tropa e de seus condutores, assim como o artista ituano fez com as expedições do Tietê. Uma obra que, talvez, conferisse às pastagens e descampados dos arredores da feira de Sorocaba a sacralização devotada à ribeira em Porto Feliz. Contudo, opinamos no sentido de que a memória – ou melhor dizendo – os vestígios do ofício de tropeiro e das viagens dos muares pelos sertões são muito mais numerosos e perduraram com muito maior intensidade do que as reminiscências das monções. Uma curiosa listagem foi preparada por Tom e Thereza Maia, desenhistas e pesquisadores, em seu estudo sobre o folclore do tropeirismo no Vale do Paraíba¹³¹. Foram arrolados nada menos que trinta provérbios de uso comum, rural e urbano, correntes ainda no último quartel do século XX. Dentre eles, alguns utilizados mesmo em outras regiões do país, e todos eles advindos da lida com as tropas. Eis alguns:

Quando um burro fala, o outro murcha a orelha.

Pela andadura da besta se conhece o montador.

Em burro velho, freio grande.

Burro não se amansa, se conforma.

Quem lava a cabeça do burro perde o trabalho e o sabão.

Onde vai o cincerro, vai a tropa.

A mula não mancou, fiado acabou.

A lista das expressões inspiradas pelo ofício de tropeiro é igualmente extensa, com vinte e sete menções. Dentre elas, algumas bastante conhecidas:

¹³⁰ ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1971.

¹³¹ MAIA, Tom e Thereza Regina de Camargo. *O Folclore das Tropas, Tropeiros e Cargueiros no Vale do Paraíba*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura; São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 1981.

Picar a Mula

Ser uma besta-quadrada

Ficar bestificado

Dar com os burros n'água

Pai dos burros (para o dicionário)

Cor de burro quando foge

Fulano desembestou

Estar emburrado

Empacar

Enfeitada feito madrinha de tropa (a mula que vai à frente, com sinos e adornos)

É bom p'ra burro

Eleitor de cabresto, voto de cabresto

De pensar morreu um burro

Estar com o burro na sombra, com a tropa na sombra

Feijão tropeiro diz-se do prato com farinha de mandioca e toucinho, preparado à moda rústica das trempes, nas paradas de comitivas. Às mulheres feias se chama *bruacas*, lembrando as bolsas grosseiras de couro carregadas pelos burros. E nas padarias do interior paulista ainda são comuns os biscoitos *cangalha*, por lembrarem as sacolas duplas igualmente jogadas as costas das bestas. Por que o fenômeno das monções, ao que nos consta, não propiciou algo semelhante, tão vívido ? Terá sido porque o tropeirismo, geograficamente, se espalhou por áreas maiores ? Ou porque teria sobrevivido por mais tempo ? Ou talvez tenha sido pelo maior exotismo das monções, mais distantes da vida cotidiana das populações do que a pisadura dos mus, a passagem diária das tropas, a intimidade dos animais a pastar logo ao lado. A sela e os estribos, pendentes de um rancho qualquer, fizeram-se mais constantes e mais íntimos do que as canoas e os remos. Estaria assim justificado o entendimento de Sérgio Buarque de Holanda, de que “*a psicologia de nossa gente rude não a acomodava aos rios*”.

Essa comparação aproveita ainda a que se faça uma outra constatação de importância central neste trabalho: a da bipartição das memórias acerca das monções. Aluísio de Almeida ressentia-se da falta de uma tela com grandiosidade épica, a celebrar a epopéia dos tropeiros e suas vicissitudes, a dureza de sua lida, o notável de seus longos percursos, o valor de seu trabalho, o nascimento de não poucas cidades a partir de rudes pousos. Portanto, ressentia-se da falta de uma gesta gloriosa, da ausência de suficiente sacralização e monumentalização daquele ofício, a despeito da presença de tais animais e seus condutores em não poucas obras da literatura brasileira. Mas, ressentia-se de uma memória outra, que não a popular, porque esta, ao tempo de lançamento de suas obras, subsistia no anedotário, nas expressões vistas acima, nas narrativas. O pesquisador parece estar a desejar um laudatório oficial mais significativo para o tropeirismo.

Com as monções, parece dar-se o contrário: escassa resultou a memória popular, por conta dos fatores até agora elencados. Com efeito, o que ficou daquela saga ? Para onde foram as “*marcas de vivo colorido*” não vislumbradas por Sérgio Buarque de Holanda ? Um possível resíduo, o que mais se aproximaria da condição de herança das monções seria a Festa do Divino que se celebra anualmente, ainda hoje, na cidade de Tietê, no último sábado de dezembro. A festa teve início em 1830, segundo a tradição, resultado de promessa de alguns moradores daquela localidade, que estava ameaçada de despovoamento por um terrível surto de malária. Assim que a epidemia se foi, fato atribuído à interferência do Espírito Santo, os moradores passaram a cumprir o que haviam prometido, arrecadando esmolas para o Divino nos sítios, nos arraiais e nos engenhos das imediações. Como àquela altura o trânsito pelo rio ainda devia ser usual e as vias terrestres não eram das melhores, a coleta foi feita rio abaixo com o uso de canoas. Quando os canoeiros voltavam, outros foram esperá-los no caminho, também embarcados, em sinal de contentamento. Assim, deu-se o primeiro dos encontros de canoas, que até hoje caracterizam aquela festa, ao final de vários dias de festejo. Há uma subida de canoas, uma descida em outra ocasião e finalmente o encontro festivo, acompanhado pela multidão nas margens do rio, queima de fogos e banda de música. Procissões, missas, bênçãos e quermesses completam a manifestação, de fama regional.¹³² Os detalhes que podem evocar as monções, contudo, são

¹³² MELLO NÓBREGA, op. cit., pp. 153-155. A Festa do Divino de Tietê aparece registrada e comentada em várias obras voltadas ao folclore e aos festejos paulistas. Nas últimas décadas veio sofrendo um processo de simplificação, mas subsiste a despeito da degradação das águas do rio e de outros fatores.

poucos, além do uso das embarcações. Pode-se citar o costume de saudar a aproximação da bandeira do Divino com tiros de trabucos de pederneira, sendo estas armas tradicionais, usadas desde a primeira festa, e que lembram as salvas de tiros que se dava por ocasião da partida de uma monção, em Porto Feliz. E o traje dos *irmãos*, os festeiros embarcados que, ao menos até a primeira metade do século XX, recordava o antigo traje dos canoieiros do Tietê. Deixei-se claro, contudo, que apesar dessas nuances, aquele evento não celebra nem se reporta às navegações fluviais, tampouco manifesta orgulho ou saudade pelas mesmas. Tem exclusivo caráter religioso em sua nascença, como paga por uma graça supostamente alcançada.

O conhecimento popular acerca das lendas do Tietê também desapareceu há muito. É somente pela leitura dos relatos dos viajantes ou dos registros dos estudiosos do tema que se pode encontrar notícia acerca do monstro Pirataraca, enorme minhocão que – acreditavam os monçoeiros – habitava certo trecho do Tietê. Ou os casos de aparição da canoa cheia de fantasmas, a nau catarineta daquele rio, que surgia do nada e sumia nas brumas, antes que pudesse ser alcançada pelos espantados navegantes.¹³³ Essas histórias saborosas estão perdidas há muito tempo do saber do povo ribeirinho do Médio Tietê.

Tiveram alguma sobrevivência certas histórias ligadas a tesouros perdidos nas margens do rio. Dentre esses casos, cita-se o do tesouro do Curuçá, também em Tietê, antiga Pirapora do Curuçá. A pouca distância daquela cidade, à margem do rio, há uma grande pedra com um sinal em forma de cruz talhado em sua superfície. Reza a tradição que o sinal foi feito por uma antiga expedição de exploradores que, forçada por determinadas circunstâncias, se viu obrigada a ali enterrar valiosa quantia de ouro, para mais tarde vir recuperá-la, o que nunca ocorreu. Pois, no século XIX, determinado cidadão empenhou-se em adquirir o terreno circundante à pedra e proceder a escavações em busca do tesouro lendário. Escreveu à então Regente do Império, Isabel, no Rio de Janeiro, solicitando permissão para a busca e o direito de se apossar do que fosse porventura encontrado. E recebeu a referida autorização, pouco tempo depois. O fato é que, em determinado dia, a localidade foi sacudida por disparos de foguetes e pela notícia de que o

¹³³ O Sargento-mor Teotônio José Juzarte, autor da valiosa “relação” acerca de viagem ao Cuiabá, narra o encontro que teve com as misteriosas canoas, no dia 29 de abril de 1769, e o modo como saiu em perseguição aos presumidos fantasmas por um dia inteiro, inutilmente, até que a aparição sumisse na neblina do rio.

fulano havia realmente encontrado o tesouro, não sendo mais visto no lugar a partir de então.¹³⁴

Outro caso, ainda mais pitoresco, foi registrado na cidade de Salto. Refere um cronista local¹³⁵ que até meados do século XX eram correntes as histórias sobre tesouros enterrados ou perdidos em algum lugar do município. Cita, por exemplo, as narrativas sobre um misterioso barqueiro fantasma, que aparecia “*silenciosamente fazendo deslizar sua pequena canoa logo abaixo da cachoeira, parando-a às vezes com seu remo, para investigar, atentamente, um brilho maior refletindo o luar entre uma pedra e outra ...*”, e era por vezes flagrado por passantes noturnos ou operários das indústrias ribeirinhas. Dentre as crenças sobreviventes estava a de uma carga em ouro trazida do sertão de Cuiabá por um grupo que, ao invés de desembarcar em Araritaguaba, teria preferido enfrentar mais um pequeno trecho de rio encapelado, vindo desembarcar no Porto Góes, ao pé da cachoeira de Salto ou Ytu Guaçú, a apenas uma légua da vila de Itu. Teria sucedido então que, nesse trecho, foi o grupo assaltado por um bando rival e inteiramente dizimado, assim que transpôs o córrego Guaraú. Antes, porém, de serem eliminados, os viajantes tiveram tempo de enterrar sua valiosa carga em um ponto dos arredores, terreno pipocado de rochas graníticas, na esperança de recuperá-lo depois. O povo da cidade transmitia tal narrativa, segundo o cronista, fazendo com que de tempos em tempos ela voltasse à tona. Já na década de 1950 teria ocorrido a última grande cogitação acerca do fabuloso tesouro, com um desfecho inusitado. Consta que um “*empresário bem sucedido em vários ramos de negócio, radicado numa cidade então servida pela Paulista*” solicitou entrevista com um chefe político local e, obtendo-a, convenceu-o, bem como a um seletos grupo de cidadãos de que seria possível encontrar o “*tesouro deixado por bandeirantes*”, porque num terreiro de umbanda um pai-de-santo manifestara certeza de que “*com um bom trabalho*” o achado se daria. A localização da área específica teria se dado também mediante o recurso da radioestesia, girando-se um pêndulo por sobre um mapa.

As autoridades do município concederam licença para o que julgavam ser apenas um trabalho técnico de prospecção, mas o fato é que passaram a ocorrer “*sessões*” para as quais o empresário trazia, de caminhão, cerca de cem pessoas “*para pressionar o espírito a*

¹³⁴ Síntese de narrativa encontrada em folheto de informações turísticas da Prefeitura de Tietê, 1996.

¹³⁵ O episódio vem narrado por Ettore Liberalesso em *Tesouro de Salto: lenda ou verdade?*, artigo publicado no jornal *Opção*, daquela cidade, edição número 8, de julho de 1988, cujos excertos são citados no texto.

mostrar logo o lugar onde dar a picaretada certa e levantar o tesouro". Ettore Liberalesso, o cronista que relata tão curioso fato, refere que em uma das sessões um dos presentes, *"tomado por um espírito"*, ordenou que se aguardasse uma coruja piar por três vezes. E, logo a seguir, segundo relembra um dos presentes, uma coruja surpreendentemente piou como aguardado, entre uma árvore e uma grande pedra, para onde todos se dirigiram, em êxtase. Naquele momento, outro *"tomado"* ordenou que se metesse o enxadão no solo. Feito isso, *"a terra tremeu e pedras foram arremessadas para todos os lados, sem, no entanto, atingir a ninguém"*. E o cronista prossegue com a narrativa:

"(...) Cavou-se com rapidez e, de repente, nos buracos feitos num raio de dois metros, começou a emergir um estranho e imenso cogumelo. Eram milhões e milhões de enormes e aterrorizadoras formigas vermelhas. Foi uma debandada só. Ninguém quis voltar ao local.

O empresário caça-tesouros desistiu de encontrar o de Salto, mas foi esburacar numa cidade próxima à sua e, depois, num vôo mais longo, levou seus 'tomados' para a Itália, de cujo certo lugarejo, onde pretendia levantar outro tesouro escondido, foram todos devolvidos 'na marra' para o Brasil."¹³⁶

Mas, ao que nos consta, é só, naquela região. Nenhum rito religioso específico, nenhuma cantiga ou quadrinha, nenhuma expressão particular. A própria palavra monção há de ter caído em desuso nas rodas populares, pois sua permanência só pode ser aferida nos escritos ocasionais dos letrados e dos que passavam pela vila ao final do século XIX e início do XX. A palavra e seu significado somente voltaram ao entendimento popular com a inauguração do monumento, em 1920, e, mais acentuadamente, com a instituição da festa, décadas depois.

Mas, voltando à Porto Feliz do século XIX, têm-se que as navegações perdiam o lastro de sentido, de utilidade, que poderia garantir-lhes uma memória popular. Uma outra e única memória poderia ter sobrevivido naquele contexto de decadência econômica e

¹³⁶ Trechos do artigo referido na nota anterior.

mutação, e efetivamente sobreviveu: a memória que se poderia dizer exterior, estrangeira, alienígena ao povo do rio, à gente das canoas. O outro olhar, que sempre existiu, vindo ocasionalmente de fora, na condição de viajante, de curioso observador.

Tudo, portanto, se bipartiu: a viagem dos que passam é diferente da viagem dos que labutam no ofício do rio. A percepção do extraordinário da empreitada é diferente. A consideração do velho paulista empreendedor e intemorato é outra que a da maruja reles, que daqueles não herda os louvores. E, por força de tudo isto, tornam-se nítidas duas diferentes apreciações, a gerarem duas distintas memórias, com distintas capacidades de sobrevivência e fixação. Por conseguinte, nasceu dessa dicotomia a prevalência de uma das memórias, a supremacia daquela alienígena, passante, mais distanciada e, sobretudo, letrada, capaz de amoldar o vivido e presenciado a diferentes interpretações e propósitos. A memória forasteira, vinda do século XVIII e mesmo de antes. E que, perpetuando-se nos diários de bordo e nas missivas, desenterradas dos arquivos pelos historiadores, viria a se entrelaçar com o futuro, subsidiando e dando alento aos novos discursos da memória dita oficial.

PARTE III

O OLHAR FORASTEIRO E A NARRATIVA LETRADA

A começar da contemplação da natureza, de esmagadora exuberância, toda a narrativa dos viajantes que passaram pelo Tietê, rumando para o oeste, foi sempre de espanto e admiração.

Assim se dá com o relato mais antigo que se conhece acerca de tal viagem, a do potentado espanhol Dom Luís de Céspedes Xeria, em carta a Felipe IV, datada de 1628.¹³⁷ Uma rápida leitura da missiva, curta por sinal, expõe a coleção de superlativos de que faz uso o autor para salientar o assombro diante do cenário natural que enfrentara: as embarcações eram feitas de *palos grandissimos*, tanto que dentro de uma delas cabiam *sinquenta yndios que remavan y mi persona y criados*, visível exagero do capitão general. As anotações pertinentes ao mapa dão conta de *grandissimas corrientes*, e a cada instante um *salto trabajosissimo* ou *peligrosissimo* ou *grandissimo*. As margens dos rios apresentam fauna extremamente abundante, com *muchos tigres, leones*. Em síntese, perigos tão incríveis que somente por obra divina haviam se salvado o governador e sua comitiva, esclarecendo que *la virgen sanctissima de Atocha de quien yo soy muy devoto y todos lo fueron en esta ocacion nos sacó dellos milagrosamente (...)*.

¹³⁷ A narrativa do espanhol, que se dirigia à Cidade Real de Guairá, foi acompanhada de um mapa do caminho, ou *borón*, como ele assinala, mandado copiar do Arquivo das Índias, em Sevilha, por Afonso de Taunay. Trata-se de texto que integra os *Relatos Monçoeiros*, aqui já citados.

Os relatos posteriores, das autoridades portuguesas, mantêm o mesmo tom, zelando por frisar os perigos a que se sujeitavam os passantes e solidificando a fama assustadora daquele caminho. Assim é que Gervásio Leite Rebello, Secretário do Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo, Rodrigo César de Meneses, anota em 1727 acerca dos acidentes naturais que *“sendo cada uma destas passagens um evidente perigo de vida, tanto que não tem havido tropa em todo o tempo que se tem navegado este rio, que há mais de cem anos, em que se não perdessem canoas e afogasse gente.”*¹³⁸ E o Capitão João Antônio Cabral Camello, também em 1727, vai mais longe, ao dar suas notícias práticas ao Padre Diogo Juarez, justificando-se de não ter podido ser mais detalhado em sua narrativa *“porque os contínuos perigos e riscos desta derrota não dão lugar a se atender a nada”*.¹³⁹ Dentre esses perigos, os redemoinhos do Jupia, que *“trouxeram as canoas em giro continuado por um bom quarto de hora (...) até que pela Misericórdia Divina os mesmos redemoinhos as lançaram com grande ímpeto pela correnteza abaixo, e com a ajuda começaram os pilotos e proeiros a remar até sair fora deles.”* E finaliza seu relato com matemática bastante convincente: *“Enfim, de 23 canoas que saímos de Sorocaba, chegamos só 14 ao Cuiabá; as 9 perderam-se, e o mesmo sucedeu às minhas tropas, e sucede cada ano nesta viagem”*.

A mesma fauna abundante, que propicia admiração e divertimento, é causadora de temores aos que passam pela primeira vez. A *Carta de um Passageiro de Monção*, de 1785, dá alguns exemplos dessa situação, como ao citar o horror diante das piranhas que impediam os banhos em certos rios, onde *“ninguém se pode lavar, porque tiram pedaços de carne e já tem chegado a castrar alguns sujeitos”*. Ou ao se referir às sucuris, *“cobras que não fazem mal fora d’água, sim nela, ou à borda, pois facilmente levam qualquer homem ou animal ao fundo”*. E ainda diz o narrador, com franqueza, que *“ (...) Tinha muito medo de onças e qualquer cobra que subisse à minha cama e por isso sempre se armava entre-meio das outras, o chão bem varrido no modo possível, e com uma espingarda e uma pistola à cabeceira”*.¹⁴⁰

¹³⁸ Conforme a Notícia 6ª Prática, integrante dos *Relatos Monçoeiros*.

¹³⁹ Também encontrado nos *Relatos Monçoeiros*.

¹⁴⁰ A *Carta de Um Passageiro de Monção* é atribuída ao Dr. Diogo de Toledo Lara e Ordonhes, que foi juiz de fora na vila do Senhor Bom Jesus, no Mato Grosso, de 1785 a 1791. Integra os *Relatos Monçoeiros*.

E a inúmeras anotações como essas, há de se juntar outras tantas acerca de afogamentos, canoas despedaçadas nas pedras, ataques incessantes de insetos os mais diversos, que punham louca a tripulação. E as referências a águas pestilentas, à escassez de alimentos e, sobretudo, às investidas dos índios e às inúmeras matanças que efetuavam, nos rios e em terra. Portanto, sem a necessidade de recorrer ao exagero ou à mentira, as narrativas das autoridades e dos demais passantes foram mais que suficientes para construir, desde muito cedo, a aura quase mitológica que revestia aquelas viagens e que se fazia ouvir desde o Rio de Janeiro e mais além, mesmo em Portugal. Misto de admiração, fascínio e horror, muito diferente da aparente displicência ou naturalidade dos tripulantes, da gente beira-rio que, conforme já citamos, recorrendo a Langsdorff, rumava para o Cuiabá como quem fazia a viagem corriqueira de Berlim a Potsdam. Ou como aqueles moços, também já citados, que de súbito, num estalo, desistiam de ir ou desistiam de voltar, retomando o caminho das minas.

Além dessa antiga admiração pelo portentoso da natureza e da viagem ao sertão, há que se registrar um outro espanto por parte dos forasteiros e dos letrados, e quase tão antigo quanto aquela. É o assombro com a figura do paulista, do homem do sertão, do bandeirante seiscentista e do seu herdeiro, o homem da monção. Aliás, parta-se desta pendência, a de considerar ou não o fenômeno monçoeiro como partícipe tardio do movimento bandeirista, do que já se ocuparam Sérgio Buarque de Holanda e outros historiadores. As motivações e a natureza de ambos os fenômenos – as bandeiras e as monções - não eram exatamente as mesmas, e nem seus momentos no tempo. Mas é inútil pretender que as monções não tenham resultado, na apreciação dos letrados e dos não letrados, como niveladas às bandeiras pelo espírito de aventura, pela dose de coragem e sacrifício que exigiam, pela precariedade dos caminhos e outros aspectos. Em um dos números do periódico da Sociedade Amigos do Museu Republicano Convenção de Itu, de recente publicação, encontramos artigo do jornalista Oséas Singh Júnior que, discorrendo sobre as diferenças entre bandeiras e monções, levanta interessante questão:

“(...) a confusão que se dá – ainda hoje – entre os bandeirantes e os monçoeiros teria alguma relação com a história dita ‘paulística’? Ou seja, a necessidade de firmar o bandeirante

*paulista como herói nacional teria anuviado e/ou englobado a importância do movimento monçoeiro ?”*¹⁴¹

Sem a pretensão de apresentar resposta definitiva a tais questões, chamemos a atenção para a necessidade de aquilatar melhor a responsabilidade de políticos e historiadores paulistas de inícios do século XX na constituição da imagem do bandeirante heróico. A existência dessa iniciativa e a eficácia com que ela se desenrolou são inquestionáveis, tanto que adiante se falará dela com maior vagar. Mas, adiante-se um ponto de grande importância, a nosso ver: a simples leitura de textos diversos, dos séculos XVIII e XIX, dá conta de que a imagem heróica e intrépida do paulista já era firme e comum, muito antes de São Paulo, estimulado pelo poderio econômico do café, sentir a necessidade de compor uma gesta gloriosa para seu povo.

Assim é que Saint Hilaire, sempre arguto e equilibrado em suas observações, absorve essa opinião, ao comentar o espírito dos pioneiros do desbravamento do sertão:

*“Esta rápida notícia bastará para mostrar quão perigosa é essa navegação, quase tão longa quanto a da Europa às Índias Orientais. **Tão perseverantes, quanto intrépidos, os antigos paulistas afrontavam todos os perigos:** não temiam nem a flecha dos selvagens, nem a fome, nem as intempéries das estações, nem a falta de repouso, nem as privações de toda a sorte, nem mesmo as moléstias pestilentas, que, entretanto, dizimaram, em meio daquelas regiões desertas, tão grande número de seus primeiros exploradores.”*¹⁴² (grifei)

E, neste comentário, estende claramente aos monçoeiros mais tardios as mesmas virtudes dos antigos exploradores:

*“(...) Alguns meses antes de minha passagem por Porto Feliz, uma expedição desse gênero tinha sido realizada. **Não foram as***

¹⁴¹ Muitos Professores de História ainda não assimilaram as Contribuições de Holanda. Artigo de Oséas Singh Jr. in *Hontem*, junho de 2002, edição 53, Itu – SP.

¹⁴² Op. cit., p. 243.

fadigas e as dificuldades da viagem que desgostaram os viajantes; se os costumes dos paulistas tinham se abrandado, não haviam eles, entretanto, perdido, seja o espírito empreendedor, seja a intrepidez: as viagens pelo Tietê, o Paraná e o Camapuã foram substituídas por outras que não são muito menos penosas, mas que deixam maiores lucros.” ¹⁴³ (grifei)

A mesma consciência, acerca das aventuras prodigiosas dos paulistas, demonstrou ter adquirido o cônsul Langsdorff. Ao tomar seu último café em Porto Feliz, pouco antes da partida de sua expedição, anotou em seu diário:

“Involuntariamente veio-me à mente, depois de tanta preparação para a viagem, o pensamento de que essa talvez fosse a última refeição de um condenado. Quando lemos, então, a história dos primeiros descobridores, dos paulistas, dos patriotas e outros, é aí que percebemos o perigo que está diante de nós.” (grifei) ¹⁴⁴

Meio século depois, em 1881, um outro estrangeiro escreveria linhas ainda mais reveladoras do conceito de que desfrutavam os paulistas e dos valores que a eles se associavam. Trata-se de Herbert H. Smith, naturalista norte-americano, que estudou na Universidade de Cornell e empreendeu cinco viagens científicas ao Brasil, a partir de 1870. Dedicou-se inicialmente aos aspectos geológicos e, depois, à zoologia, coletando rica coleção de animais e também de objetos etnográficos. Sua última viagem foi nos anos de 1881 a 1886. Fez o percurso de vapor do Rio de Janeiro a Cuiabá, pelo Prata. Atente-se para o que escreveu acerca dos moradores da capital do Mato Grosso:

“Se, como afirmam as más línguas, mora dentro dos cuiabanos certa indolência e estreiteza, que permite aos imigrantes empreendedores colher muito proveito dos filhos da província, não

¹⁴³ Idem.

¹⁴⁴ Op. cit., p. 107.

*provém isto do sangue dos seus antepassados. Os homens que no começo do século XVIII penetraram até este canto perdido do mundo, eram aventureiros atrevidos que se entregavam à mais bárbara de todas as profissões, a de caçadores de homens. Porém, ponhamos o motivo impuro à conta de seu século e de sua história, e exclamaremos pasmos: Se tivéssemos hoje mais daquela **força indômita, daquela impavidez característica dos bravos paulistas**, que desdenhavam o perigo na luta contra forças superiores e zombavam da fome e da doença, bem poderíamos em troca dar-lhe alguma coisa da nossa manifesta filantropia.*

*Estudem-se comodamente nos livros a mapas os seus roteiros; calculem-se as enormes distâncias que venceram por florestas e desertos, sem saber para onde iam, com a simples palavra – Avante, e **digam se é possível resistir ao sentimento de inveja.**”*
(grifei) ¹⁴⁵

Arrisque-se dizer, portanto, que sempre houve a imagem de um São Paulo titânico e heróico, mesmo quando esse gigantismo e essa intrepidez vieram acompanhados da brutalidade ou mesmo da barbárie, na apreciação de terceiros. Os “*portugueses de San Pablo*”, de que se queixavam padres e autoridades da América espanhola, pelos ataques às reduções indígenas, são, nesse sentido, os mesmos homens de Domingos Jorge Velho, o paulista destruidor de Palmares, em 1697, a quem o bispo de Olinda, Dom Francisco Lima, considerou o mais selvagem bárbaro que tinha topado até então, e que nem capaz de falar o português era, porque não se diferenciava de um tapuia. Descontados os excessos, ou os ressentimentos no caso castelhano, são facetas de um mesmo mito, ora a provocar admiração, ora a causar repulsa. O fato é que a província planaltina, em sua peculiar escolha pelo sertão, em sua amálgama com o gentio, em sua vívida altivez ante os reinóis, distanciou-se desde muito cedo da mesmice litorânea do restante da colônia. E essa situação, também desde muito cedo, foi apercebida por seus adversários, por seus

visitantes, por seus admiradores, de maneira que teceu-se um ininterrupto rosário de apreciações – de espanto, de ira, de susto, de louvor -, transmitido e acrescentado, por uns e outros, ao longo de mais de três séculos. Mas, note-se, sempre uma apreciação estrangeira, sempre um conceito tecido por forasteiros, ao invés de uma auto avaliação dos próprios paulistas, ocupados na praticidade de suas empreitadas e na rusticidade de seu viver.

Assim, o que finalmente fizeram determinados homens – agora sim, paulistas -, em fins do século XIX e início do XX, foi receber em herança essa antiga apreciação e - conscientemente ou não – escoimá-la de aspectos negativos, cobrindo o restante com o manto do sagrado e do oficial. Em outras palavras, monumentalizando uma memória filtrada e moldada a partir de um mosaico de ações e reações. Nesse mister ocupa posição de destaque o famoso quadro *A Partida da Monção*, do ituano José Ferraz de Almeida Júnior, obra em óleo sobre tela, com 6,40 metros de largura por 3,90 metros de altura, datada de 1.897.¹⁴⁶

Ao que tudo indica, a obra teria sido idealizada pelo então Secretário do Interior do Estado de São Paulo, Cesário Motta Júnior, médico natural de Porto Feliz. Trata-se de político que já havia presidido, em novembro de 1894, a sessão de instalação do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP) e eleito seu primeiro presidente. Almeida Júnior era sócio fundador do Instituto, assim como o deputado Miranda Azevedo, que esclareceu a gênese do quadro:

“Da intimidade e freqüência com o Dr. Cesário Motta Jr. nasceu a primeira idéia desse trabalho, que na pintura realizou, e que sonhava deixar em livro o benemérito fundador deste Instituto, que tinha já reunido muitos elementos e delineado o plano para historiar sobre a influência dos povos do Tietê, na civilização pátria.

¹⁴⁵ SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuyabá: Notas de Um Naturalista*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1922. Pp 313 – 314.

¹⁴⁶ As informações sobre o quadro, seu autor e as circunstâncias de sua criação, aqui utilizadas, foram reunidas no texto sem publicação *Partida da Monção: A Trajetória da Obra*, do jornalista Oséas Singh Jr., estudioso da vida e obra de Almeida Jr., que desenvolve pesquisa nesse sentido junto ao Instituto de Artes da Universidade Estadual de Campinas.

*Dois anos de estudos e trabalho empregou Almeida Júnior para o grande quadro histórico, que expôs nesta cidade em 1897.”*¹⁴⁷

Não há documentação que comprove haver sido a tela encomendada pelo governo paulista, mas há indícios substanciais que sinalizam para a intenção de compra e de venda. Entre eles, o regulamento do Museu Paulista, instalado solenemente na colina do Ipiranga em 7 de setembro de 1895, que, no seu artigo 4º rezava:

Da Instituição e seus fins.

(...)

Art. 4º – No mesmo Museu haverá lugar para o quadro de Pedro Américo, comemorativo da Independência e para outros de assunto de história e costumes pátrios, adquiridos ou oferecidos ao Estado.

Um semestre antes da entrada em vigor do estatuto, e um mês antes de Cesário Motta Jr., ser nomeado Secretário, Almeida Júnior o acompanhara a uma visita ao palácio erguido no Ipiranga. E, detalhe significativo, a tela produzida encaixa-se às paredes internas das salas laterais no primeiro pavimento daquele prédio.

O pintor, em 1895, viajou para Porto Feliz, onde “*investigou e indagou muito dos antigos, sobre os vestuários e trajes dos nossos antepassados*”.¹⁴⁸ E, se assim realmente o fez, há de ter encontrado ali, àquela altura, remanescentes das últimas viagens comerciais, já octogenários. Nessa viagem de busca e inspiração, o pintor esteve na casa dos Motta, instalada à margem do rio. O neto de Cesário Motta, o escritor Cândido Motta Filho, em *Os Sete Relógios do Meu Avô*¹⁴⁹, reporta-se ao fato:

“Os dois relógios da sala de entrada vieram de Porto Feliz.

Um da chácara da família Motta, situada junto às barrancas do Tietê.

¹⁴⁷ AZEVEDO, Miranda, in *José Ferraz de Almeida Júnior*, Revista do IHGSP, citado por Singh Jr., no texto supra referido.

¹⁴⁸ Idem.

¹⁴⁹ *Textos Escolhidos (Dias Lidos e Vividos)*, Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Letras, 1977, idem ibidem.

E foi olhando muitas vezes para ele que, preocupado com o tempo, Almeida Júnior esboçou o seu quadro A Partida das Monções. ”

Concluída depois de uma interrupção para tratamento de saúde na Europa, a tela foi exposta pelo pintor em um barracão erguido para esse fim, na entrada do Viaduto do Chá (hoje rua Xavier de Toledo), na capital paulista. O público pagava ingresso no valor de 1\$000 por visitante e 2\$000 aos sábados. Na abertura da exposição, Almeida Júnior mandou distribuir uma nota explicativa com o seguinte teor:

PARTIDA DA MONÇÃO

*Os antigos paulistas assim denominavam a caravana que partia de Porto Feliz, descendo o Tietê para Cuiabá. As de que se tratam eram organizadas simplesmente por **destemidos e ousados sertanejos**, que, inspirados pelo amor do desconhecido, descoberta das minas e civilização dos bugres, em toscos batelões cobertos de palha e simples canoas, partiam conscientes de que iam arrostar com sacrifícios inauditos de toda a sorte de aventuras, constituindo-se por isso **uma tradição gloriosa para os paulistas**. O quadro que ofereço à apreciação do público representa a partida desses **heróis**, que depois da missa na Igreja de N. Sra. Mãe dos Homens, acompanhados do padre, capitão-mor e povo, embarcavam-se no Porto Geral, recebendo na ocasião a solene benção da partida. ” (grifei)*

Cesário Motta Jr. faleceu em 24 de abril de 1897, sem ver a obra concluída. E, apesar da boa acolhida pela imprensa e pelo público, Almeida Jr. queixava-se de que o dinheiro arrecadado com as entradas não lhe cobria as despesas com o barracão, e de que o governo ainda não se manifestara sobre a compra do quadro. Em março de 1898 o quadro receberia a medalha de ouro de primeira classe, na Exposição Geral de Belas Artes, no Rio de Janeiro, sendo louvado pela elite das artes plásticas do país. Porém, somente um ano

depois, em 9 de setembro de 1899, o legislativo paulista aprovaria a Lei número 672, que autorizava o governo do Estado a adquirir a “*Partida da Monção*”. Dois meses depois, em 13 de novembro de 1899, o pintor era assassinado, no crime passional que o vitimou diante do Hotel Central, na cidade de Piracicaba. O quadro acabou indo para o Museu Paulista somente em 1901, adquirido por trinta contos de réis. Posteriormente, em 1905, foi transferido para o Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, onde se formou o embrião da Pinacoteca do Estado. E, quando Affonso de Taunay imprimiu ao Museu Paulista o cunho nítido de museu histórico, a “*Partida da Monção*” finalmente retornou, instalando-se na sala dedicada às monções e compondo ali uma verdadeira alegoria àquele fenômeno, composta pelo diretor da instituição, e incluindo um beque de proa de uma canoa de monção, três âncoras de diferentes tamanhos, utilizadas nas navegações fluviais, e um vaso de bronze sustendo uma ânfora com água do Tietê, colhida em Porto Feliz.

A partir do *borón* e da narrativa de Dom Luís de Céspedes Xeria, passando pelos relatos monçoeiros e pelas crônicas de viagem dos estrangeiros, pelos desenhos de Adriano Taunay e de Hércules Florence, pelos esforços de Cesário Motta Jr. e pelos pincéis de Almeida Jr., estende-se todo um caudal de assombrada reverência ao caminho das águas e seus navegantes. Aos seus perigos, suas promessas de riqueza, seus castigos e seu imaginário. Uma gesta, três vezes secular, ao rio e seus fantasmas.

É como herdeiro desse caudal de impressões e informações, e seu garimpador e articulador exímio, que surge Affonso de Taunay, a lapidar os contornos e definir os significados de uma possível e depurada memória do fenômeno das monções.

TAUNAY E A MEMÓRIA DA PÁTRIA PAULISTA

No cenário da historiografia brasileira a figura de Affonso d'Escragnolle Taunay impressiona pela vastidão da obra produzida, dificilmente igualada. Seu legado ultrapassa a marca dos cem volumes editados ou, por outro critério, a dos setecentos títulos, além do grande número de publicações em jornais e revistas. Produção que, além da história, abrange os mais diversos assuntos: lexicografia, filologia, geografia, heráldica, crítica bibliográfica. Inclui também as crônicas, as resenhas e comentários sobre relatos de viagens e a tradução de obras literárias, como os contos de Hoffman e peças de Edgar Allan Poe.

Mas, não obstante essa difusão de interesses, o nome de Taunay restou inapelavelmente ligado aos estudos da história colonial paulista e, mais propriamente, do fenômeno bandeirista. Ele torna-se o “historiador das bandeiras” por excelência, fruto de uma época em que os esforços historiográficos realmente debruçavam-se sobre o passado colonial. Sua predileção pela temática paulista, porém, ganha envergadura muito maior, desde antes da publicação de sua obra principal, a *História Geral das Bandeiras Paulistas*, cujo primeiro tomo vem a público em 1924. A essa altura o apelo à epopéia bandeirante e à revisão da participação de São Paulo na história brasileira já ganhara espaço na sociedade e o mais decidido apoio por parte das autoridades públicas. E Taunay cumprirá uma trajetória pessoal que deixará inequívoco esse engajamento do intelectual num esforço que extrapolava os limites puramente acadêmicos. Ou, diga-se, uma trajetória que exemplifica à perfeição o entrelaçamento dos esforços do acadêmico com os do político, na exaltação de um São Paulo que, efetivamente, se impunha com pretensões hegemônicas no contexto nacional.

Na consecução desse esforço, Affonso de Taunay trilhará duas carreiras que caminham em paralelo e se tangenciam com frequência: a de historiador e a de museógrafo. Esta última carreira, mais do que a primeira, permite desvendar o engajamento do homem na missão de constituir uma visão gloriosa de São Paulo, bem como de garantir a percepção

e transmissão dessa visão às gerações vindouras. Essa a missão que ele claramente procurou cumprir ao longo das mais de duas décadas em que esteve à frente do Museu Paulista, de 1917 a 1939. Sua chegada àquela instituição, na condição de diretor, deu-se em substituição ao zoólogo Hermann von Ihering. Taunay, desde o primeiro momento, empenhou-se na transformação do caráter básico do Museu Paulista – ou Museu do Ipiranga, como inevitavelmente é chamado pelo povo –, que até então era voltado às ciências naturais, levando-o a tornar-se um museu histórico. O convite formulado pelo governo do Estado a um historiador levava em conta a aproximação dos festejos do centenário da independência e a necessidade de preparar o museu-monumento do Ipiranga para a ocasião, tornando-o condigno da circunstância de aquele sítio ter abrigado o 7 de Setembro. Com menos de cinco anos pela frente, Taunay se atirou à empreitada com obstinação, inventariando o acervo, apontando falhas e lacunas, denunciando o que considerava menosprezo aos “objetos históricos” e iniciando a desejada transformação, com a ampliação das coleções e completa reformulação do espaço museográfico. Embora essa atividade vá se arrastar até o fim de sua longa gestão, já ao despontar o aguardado setembro de 1922 um novo museu terá nascido.

O imponente prédio erguido nos arredores de São Paulo ficara conhecido como Palácio Bezzi, em alusão ao arquiteto Tommaso Gaudenzio Bezzi, autor do projeto apresentado em 1881. Concebido e construído para ser um monumento à independência brasileira, somente nas referidas vésperas do centenário festivo é que se encaminharia para a concretização desse perfil, justamente sob o comando de Taunay. Este, porém, acabaria celebrando ali uma visão inesperada – porque radical – do processo de independência, indo além das expectativas governamentais paulistas de que o papel do Estado fosse salientado. Se, num primeiro momento, Taunay se ocupa de encomendar e planejar a distribuição de quadros e estátuas de personagens habitualmente tidos como partícipes do processo de independência – José Bonifácio, Gonçalves Ledo, Clemente Pereira, a Imperatriz Leopoldina, a baiana Maria Quitéria e vários outros – e se também planeja evocar nas galerias e salas do Museu Paulista episódios como a Revolta de Beckman, a expulsão dos holandeses, o suplício de Felipe dos Santos, a Inconfidência Mineira, a Revolução Pernambucana de 1817, o que vai tomando maior vulto e presença é a exaltação de homens e episódios intimamente ligados ao passado colonial paulista e, sobretudo, ao movimento

das bandeiras. A tal ponto exterioriza o novo diretor o seu raciocínio de que a história brasileira – incluída sua independência – não poderia ser compreendida sem a exponencial participação dos paulistas, que concebe um discurso alegórico nesse sentido, para o peristilo e a grandiosa escadaria interna do museu. Ali dispôs as grandes estátuas de Antonio Raposo Tavares e Fernão Dias Paes Leme, representando os ciclos de caça ao índio e busca de metais e pedras e, em seguida, outras seis estátuas de bandeirantes, representando as regiões do Brasil que já estiveram incorporadas à capitania de São Paulo. Estes últimos fazem guarda a ninguém menos que o proclamador da independência, D. Pedro I. As salas laterais foram guarnecidas de objetos e telas que também evocam a responsabilidade dos paulistas no ganho territorial para além do meridiano de Tordesilhas. Assim, toda essa grande alegoria vai desembocar no salão de honra, onde cuidou Taunay de depositar a tela de Pedro Américo, *Independência ou Morte!*. Ou seja, toda a alegoria tem um único e claro significado: a independência foi proclamada em território paulista e, desde muito antes, precedida por um corolário de atos independentes, arrojados e grandiosos, que foram moldando um novo país. Atos perpetrados por paulistas, e a partir de São Paulo.

Ao analisar o viés bandeirista aplicado ao Museu Paulista, a pesquisadora vinculada àquela instituição, Maria José Elias, observa que “Taunay aproxima-se pouco a pouco do sertanismo”, pois somente em 1922 publicou seu primeiro estudo dedicado aos bandeirantes, e que esse interesse começa a ser percebido no fim de 1919. E conclui:

*“De qualquer forma, **entre 1919 e 1922 algo realmente aconteceu**, pois se na proposta inicial da decoração festiva a predominância era dos temas emancipacionistas (...) a decoração efetivamente levada a cabo fazia uma declarada elegia ao bandeirismo.(...) O cosmopolita Taunay rendia-se, então, ao sertão”.*¹⁵⁰ (grifei)

Ora, um evento provinciano, de limitada importância, ocorrido no interior paulista no ano de 1920 parece oferecer resposta a essas especulações, e provavelmente tenha passado ao largo de maiores atenções dos biógrafos e pesquisadores que se voltam para a trajetória daquele historiador. Trata-se da visita do presidente do Estado de São Paulo,

Altino Arantes, a Porto Feliz, referida na introdução deste estudo. O discurso elaborado por Taunay, bem como os elogios que faz ao monumento naquela ocasião, enfeixam o pensamento que ele já exercitava desde o início da década de 1910, vale dizer, desde o início de sua atividade como historiador, na condição de membro do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo – IHGSP. Aquela instituição forneceria a matriz teórica a sustentar um nacionalismo paulista, negando-se a ver o Estado como um a mais dentro do cenário federativo e dentro da História do Brasil. Ali forjava-se profundamente a convicção num São Paulo quase mítico, celeiro de heróis-civilizadores. Compartilhando desse ponto de vista, envereda Taunay no rumo que encontrará sua maior afirmação justamente nas festas do I Centenário, em 1922, através de sua nova concepção para o Museu Paulista. Mas a clareza de seu discurso em Porto Feliz, bem como os detalhes do monumento e do seu entorno constituem como que um ensaio – ou primeiro ato – dessa espécie de teleologia que articula a rudeza dos sertanistas ao advento de uma nação. Pesquisador meritório das bandeiras e monções, garimpeiro de documentos interessantes relacionados ao tema, Taunay não escapa de criar novos sentidos para os fenômenos que investigava enquanto historiador. A principiar do próprio rio Tietê, passando pelos deslocamentos dos antigos paulistas, por suas motivações e resultados, tudo torna-se passível de uma orquestração grandiloquente que, em última análise, sinaliza como discurso fundador no que este possui de re-invenção ou re-explicação, alterando significados prévios e instituindo novas memórias.

A sacralização e a monumentalização do ambiente físico constituem um primeiro e curioso aspecto desse procedimento de cimentar, por força da junção cenográfica de elementos naturais, artefatos e criações artísticas, representativos de idéias, um significado que escapou, que deixou de ser, que evadiu-se com o tempo ou que, talvez, tenha jamais sido de fato percebido em outros tempos. O monumento de Porto Feliz foi erigido numa ribeira que, ao despontar o século XX, não tinha outra serventia senão a de local de trabalho das lavadeiras e de passagem de pescadores. Havia muito estavam desaparecidas as atividades de navegação comercial, embarque de tropas ou de aventureiros. O visitante desavisado de modo algum poderia imaginar ali a azáfama do passado, o vai-e-vem de carregadores, de funcionários da Coroa, de aventureiros, a atividade que, no dizer de Mello

¹⁵⁰ ELIAS, Maria José. *O bandeirismo de Taunay no Museu Paulista*. Diário Oficial do Estado de São Paulo,

Nóbrega, conferia à pequena freguesia um caráter talássico, que se traduzia inclusive na transposição do linguajar próprio da marinharia para a navegação fluvial¹⁵¹. O esforço do governo estadual fez surgir, na descida íngreme e barrenta, uma escadaria suntuosa e cara, para os padrões da época e para a localidade que a abrigou. Eram vários lances de degraus, guarnecidos de balaustradas, que poderiam dar a impressão de levar ao nada, ou, no máximo, conduziam pateticamente ao recanto humilde de lavar e engomar. Visto, porém, com outros olhos, eles terminavam frente ao mais preciso dos bens: o próprio rio, na curva exata de onde partiam as monções. O rio que Taunay, em seu discurso, eleva à condição de ser divino, exaltando os serviços que o mesmo prestara e continuava a prestar a São Paulo e ao país, fornecendo energia hidrelétrica e irrigando as lavouras de café:

“É como se o deus helênico do rio se haja rebelado contra quem lhe percorria os domínios, mas deixa hoje, afinal domado, que os mesquinhos humanos se aproveitem de sua força enorme!

*Serviçal obrigado das entradas e das bandeiras, com a lança de seu álveo, outrora enristada para Oeste, contra o domínio do castelhano, continua a divindade fluvial a servir à grandeza de S. Paulo, nesta nova arrancada que o café veio provocar, dando-lhe inconfundível proeminência entre as forças brasileiras do progresso e da civilização”.*¹⁵²

Ali, em Porto Feliz, Affonso de Taunay anunciou seu desejo de que a água do Tietê estivesse um dia guardada num monumento. Reportou-se ao palácio dos reis persas, em Persépolis, cuja sala mais majestosa guardava, em ânforas, as águas do Eufrates, do Danúbio, do Indo e do Nilo, rios que estabeleciam os confins do império dos aquemênidas. E ele, pouco depois, fará o mesmo no Museu Paulista, confirmando o extraordinário valor que dava aos elementos simbólicos: recolherá em ânforas de vidro sobre suportes de bronze a água de diversos rios brasileiros, a assinalar a vastidão das terras nacionais. Esse

vol. 109, no. 74, 1999, p. 3.

¹⁵¹ MELLO NÓBREGA, Humberto de. *História do Rio Tietê*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981.

¹⁵² Op. cit., p. 32.

desvelo para com as relíquias encontrará exemplo notável na canoa preservada em Porto Feliz, a poucos metros do monumento. Trata-se de exemplar último da era das monções, colocado ao abrigo das intempéries e motivo dos elogios de Taunay, no discurso de inauguração, dirigidos às autoridades e ao povo da cidade:

*“Norteia-os, aliás, o carinho pela tradição. Aí está o cuidado com que conservam o último destes barcos que fizeram com que as terras de além Paraná se conservassem brasileiras”.*¹⁵³

Ora, Taunay parecia, àquela altura, já ter se esquecido de o referido barco somente fora recuperado por instância sua e de outros estudiosos, pouco antes, de uma fazenda da região, onde servia de cocho para alimentação dos animais.¹⁵⁴ Intervenções como essa visavam salvar o objeto de desvanecer-se na perda de sentido que, aliás, já o havia acometido. Visavam garantir o reconhecimento da relíquia enquanto tal, enquanto coisa pertencente a outro tempo, pois apenas mediante esse conhecimento – espreado ao maior número possível de pessoas – um artefato adquire o condão de lançar as pretendidas luzes sobre o passado.¹⁵⁵ Mas ali está, ao mesmo tempo, o desejo de estabelecer uma coerência discursiva e selar nítida cumplicidade entre diferentes épocas, elos de um pretenso sentido único. Ou, como salienta José Reginaldo Santos Gonçalves, ao estudar os discursos do patrimônio histórico no Brasil, os objetos colecionados e dispostos discursivamente *“são concebidos nos termos de uma imaginária e originária unidade, onde estariam presentes atributos tais como coerência, continuidade, totalidade e autenticidade”*.¹⁵⁶

O antigo Porto Geral de Araritaguaba é a contrapartida sertaneja ao sítio do Ipiranga, ambos ameaçados pelo pragmatismo do cotidiano, que sepulta significados que se pretende nobres sob as contingências do isolamento ou da distância, dos acessos precários, dos usos ditados pela necessidade, do olvido puro e simples. Uma ribeira

¹⁵³ Op. cit., p. 38.

¹⁵⁴ E junto à amostra de água do Tietê, colocada na Sala das Monções do Museu Paulista, além da famosa tela *A Partida da Monção*, do ituano Almeida Júnior, Taunay fará colocar um outro fragmento de canoa, proveniente de Porto Feliz.

¹⁵⁵ Cf. LOWENTHAL, David. *The Past is a Foreign Country*. Cambridge, Cambridge University Press, 1985. P. 238.

¹⁵⁶ GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *A Retórica da Perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1996, p. 23.

sagrada que antecede e se conecta a uma colina sagrada, ambas precisando do socorro que as livrasse do que haviam efetivamente passado a ser: uma curva de rio qualquer, como tantas existem, e um arrabalde deserto, como outros possuía a capital.

Não por menos, o monumento, à primeira visão, sugere um altar de celebrações coberto de relevos laudatórios, um *ara pacis* sertanejo. Trata-se basicamente de uma coluna de granito, tendo à base um mural em semicírculo sobre o qual aplicam-se relevos em bronze, com representações iconográficas das monções. Alguns poucos degraus ligam essa alegoria ao rés-do-chão. A coluna vem encimada por uma esfera armilar, guarnecida da cruz da Ordem de Cristo. Esfera e cruz remetem às insígnias reais de Portugal e às navegações, aludindo a uma gama de significados: a esfericidade terrestre, o cruzar de oceanos, as marcas cristãs em velas infladas. É ainda símbolo que, na visão do poeta, constitui atributo glorioso do Infante Dom Henrique,

*“ O único imperador que tem, deveras,
O globo mundo em sua mão. ”¹⁵⁷*

Esse reporte explícito à lusitanidade é a chave interessante de leitura do monumento, como o é de toda a retórica de Taunay, para além de 1920 e de Porto Feliz. Expressa um par de oposição: continuidade e ruptura. Pois a gesta construída em torno do paulista bandeirante está calcada sobretudo na idéia de desprendimento, de iniciativa, de abandono do padrão colonizador lusitano, encravado no litoral. Está firmado no “buscar remédio” no sertão, que implicou em não poucos atritos com a Coroa, a classificar os paulistas como gente de ruim índole, vassalos excessivamente sobranceiros e rebeldes.

Essa idéia de continuidade firma-se através do elemento seguinte, descendo pela coluna de granito, que Taunay chama de “*bela coluna rostral*”, pois está adornada de quatro rostros, esporões ou proas de embarcação, que afloram da pedra e apontam para quatro diferentes lados. São, em alegoria, os bicos das canoas dos paulistas, sucedâneas das carracas, caravelas e dos galeões dos portugueses. Em seu discurso, por mais de uma vez salienta o historiador o feito paulista de ampliar as terras da Coroa, pois

¹⁵⁷ PESSOA, Fernando in *Mensagem. O Infante Dom Henrique*.

*“(...)foram os filhos da colônia, os de São Paulo, incomparavelmente mais que os outros, - quem o ignora ? – a quem coube tornar enorme este Brasil que as bulas e tratados haviam condenado a ser mesquinho, apertado entre o Atlântico e o meridiano pouco generoso de Tordesilhas (...)”*¹⁵⁸

Fica claro, então, que aquelas canoas, lançadas ao rio sagrado, e o empenho daqueles filhos da colônia, *“levaram de vencida os leões de Castela”*, pois *“jamais recuaram as quinas, chantadas pelos paulistas, às margens do Paraguay e do Guaporé.”*

Este é o raciocínio implícito e explícito no monumento e na retórica que o traz à luz: a audácia portuguesa de navegantes e conquistadores é repassada aos paulistas e por eles continuada, esquecendo-se momentaneamente os aspectos incômodos, próprios da relação entre metrópole e colônia. Tanto é que Taunay, em sua fala, acaba por atribuir aos paulistas um predicado que já fora atribuído aos heróis da expansão lusa nos conhecidos versos de Camões:

*“(...) os paulistas acostumados a fazer **mais do que promete a força humana**, hão de descobrir novos Eldorados.”*¹⁵⁹ (grifei)

Imediatamente ao pé da coluna, no topo do mural, vem a inscrição que certamente escapou ao crivo de Taunay e mereceu sua crítica franca: *“Aos Bandeirantes – Daqui partiu a primeira monção para o interior do Brasil”*, seguida dos versos de Olavo Bilac:

*“E subjugando o olvido através das idades,
violador dos sertões, plantador de cidades,
dentro do coração da pátria viverás”*

¹⁵⁸ Op. cit., p. 5.

¹⁵⁹ Taunay, na obra citada, p. 14, remetendo a Luís de Camões, na primeira estrofe do Canto I, de *Os Lusíadas*.

Ao considerar imprecisa e inconveniente a legenda, Taunay involuntariamente sublinha a confusão entre bandeiras e monções, pois se estas últimas não possuíam exatamente o caráter explorador das primeiras, constituindo expedições comerciais e de povoamento, ainda assim foram contaminadas, no imaginário popular e mesmo na consideração das elites governantes, pelo tom heróico da atividade bandeirante. A necessidade de frisar que dali partira “*a primeira monção*” sinaliza para o desejo de enaltecer o pioneirismo, o ineditismo, o caráter inaugural de uma atividade que abriria nova época, o primeiro passo no estabelecimento de uma civilização interiorana. Já não se trata de continuidade da civilização praiana, mas de ruptura corajosa, da qual nasceria o Brasil de dentro. Aliás, no ano 2000, ao se comemorar os quinhentos anos do descobrimento do Brasil, a Prefeitura Municipal de Porto Feliz imprimiu folheto de propaganda que apresentava, na página de capa, uma laranja inteira, com o dizer “*Os portugueses descobriram o Brasil por fora*”. Abrindo-se o folheto via-se a fotografia da mesma laranja partida ao meio, com os dizeres “*As monções descobriram o Brasil por dentro*”.

Os três painéis em bronze, fixados no mural do monumento, representavam para Taunay e para a vertente teórica – própria do século XIX – da qual ele se abastecia, o recurso freqüente à iconografia, em seu caráter didático, como ferramenta de evocação e consolidação de visões da nacionalidade e de recortes do passado. Um dos relevos, em especial, prendia afetivamente o historiador ao monumento: a reprodução do desenho, alusivo ao cotidiano de uma monção, feito por seu antepassado, Adrien Aimée de Taunay, o jovem naturalista membro da expedição do Barão de Langsdorff, tragicamente morto nas águas do rio Guaporé.

A estética e a interpretação do monumento de Porto Feliz são um capítulo de um discurso maior. Nessa primeira etapa, como visto, estabelecia-se o elo entre o início da colonização e o avanço decisivo para o interior, obra de paulistas. A etapa ou capítulo seguinte seria escrita no Museu Paulista, mas obedecendo à mesma fórmula: como resultado da intrepidez e determinação dos paulistas nasceria a pátria independente. Passado mais um ano, em 1923, Taunay completaria a trilogia, na cidade de Itu, vizinha a Porto Feliz, com a preparação do cenário do Museu Republicano Convenção de Itu. Ali se

repetiria a mesma preocupação com relíquias, símbolos e leituras cenográficas, anunciando o terceiro grande feito da paulistanidade: lançar as bases do regime republicano. Desse modo, estavam plenamente atendidas as necessidades urgentes de erigir uma interpretação grandiloquente da história paulista, à altura do momento político que o Estado de São Paulo vivia. Ou, nas orgulhosas palavras de Taunay, do *“Estado – Império dos nossos dias”*¹⁶⁰. Desse esforço participaram não apenas historiadores, como Taunay e seu discípulo Alfredo Ellis Júnior, mas homens de governo com especial inclinação para as coisas da História. Entre estes, o então Secretário de Agricultura, Cândido Motta Jr., natural de Porto Feliz e responsável pela liberação das verbas destinadas ao monumento e seu entorno. E também Altino Arantes, o presidente do Estado, *“um homem que alia amor à tradição da terra e visão das questões modernas”*, como refere Taunay no já mencionado discurso. Ou Washington Luís, o político-historiador, confesso admirador dos estudos pertinentes ao Vale do Tietê, que acompanharia atentamente o trabalho realizado no Museu Paulista, em 1922.

O monumento aos bandeirantes – ou às monções – de Porto Feliz constitui, portanto, uma clara materialização alegórica de outro par de possibilidades que, ao invés de antagônicas, conjugam-se na obstinada construção de um diálogo: passado e futuro, acreditando-se que este só se pode levantar, seguro e coerente, se enraizado no conhecimento e preservação daquele. A fala inaugural, em 1920, deixa claro que o monumento é *“uma homenagem do presente ao passado”*. Essa necessária reverência a um passado que se pretende glorioso é, justamente, o remédio buscado para garantir a proeminência paulista:

*“O característico secular da tradição paulista é o da continuidade dos esforços (...). Não se apaga o velho espírito da raça.”*¹⁶¹

¹⁶⁰ Op. cit., p. 34.

¹⁶¹ Op. cit., p. 33.

Acha-se aí mencionado, explicitamente, o sentimento que, para Pierre Nora, “*torna-se residual aos locais*”: continuidade. Sentimento que passa a ser alimentado em locais de memória “*porque não há mais meios de memória*”.¹⁶²

É o monumento de Amadeu Zanni, em suma, um anúncio da longa estratégia de estadistas e intelectuais, cujos ecos terão continuidade, de um modo ou de outro, pelas décadas seguintes, articulando-se com o episódio extremo de 1932 e ressoando com vigor nas comemorações do quarto centenário da capital paulista, em 1954. Discurso bandeirante cuja vitalidade, a despeito de revisões e polêmicas diversas no âmbito acadêmico, pode ainda ser flagrada nos dias atuais, no rol das referências laudatórias em nomenclatura e de vias e outros bens públicos, nos equívocos e distorções acerca do tema que o ensino de História de primeiro e segundo graus vem tentando desfazer e nos heróis sertanistas que freqüentam o imaginário popular, para ali arrastados à custa, justamente, de belos monumentos, desfiles e celebrações.

¹⁶² NORA, Pierre. *Les Lieux de Mémoire. I-La République*. Paris, Gallimard, 1984.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCÂNTARA MACHADO. *Vida e Morte do Bandeirante*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

ALINCOURT, L. d'. *Memória Sobre a Viagem do Porto de Santos à Cidade de Cuiabá*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1953.

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

ANAIAS DO MUSEU PAULISTA. Tomos X, XXIII e XXVII. São Paulo: Edição Universidade de São Paulo, anos variados.

BELMONTE. No Tempo dos Bandeirantes. São Paulo: Ed. Melhoramentos, s/d.

BREFE, Ana Cláudia Fonseca. *Um Lugar de Memória Para a Nação: o Museu Paulista reinventado por Affonso d'Escragnoille Taunay (1917 – 1945)*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1999.

CAMARGO, Paulo Florêncio da Silveira. *A Igreja na História de São Paulo*. São Paulo, 1953.

CÂNDIDO, Antônio. *Os Parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida*. 2ª ed. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1971.

CHOAY, Françoise. *L'Allegorie du Patrimoine*. Paris: Seuil, c. 1992.

COSTA, Maria de Fátima. *História de Um País Inexistente: Pantanal Entre os Séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Estação Liberdade: Kosmos, 1999.

ELLIS JR., Alfredo. *O Bandeirismo Paulista e o Recuo do Meridiano*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1934.

FENTRESS, James e WICKHAM, Chris. *Memória Social: Novas Perspectivas Sobre o Passado*.

FLORENCE, Hercules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas*. São Paulo: Melhoramentos, 1948.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *A Retórica da Perda: os Discursos do patrimônio Cultural no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; MINC; IPHAN, 1996.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Ed. Vértice, 1990.

HOLANDA. Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1945.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Ed. Da Unicamp, 1990.

LOWENTHAL, David. *The Past Is a Foreign Country*. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.

MAIA, Tom e Thereza Regina de Camargo. *O folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba*. Rio de Janeiro: MEC-SEC; FUNARTE, Instituto Nacional do Folclore; São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, Univ. de Taubaté, 1981.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Afonso de Taunay, historiador de São Paulo e do Brasil*. Coleção Museu Paulista, série Ensaios, vol. 1. São Paulo: Edusp, 1977.

MELLO NÓBREGA. *História do Rio Tietê*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981.

LANGSDORFF, Georg Heinrich von. *Os Diários de Langsdorff*. Danuzio Gil Bernardino da Silva (org.). v. II. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff, 1997.

LISANTI FILHO, LUÍS. *Comércio e Capitalismo: O Brasil e a Europa entre o fim do século XVIII e o início do século XIX. (O exemplo de três vilas paulistas – Campinas, Itu e Porto Feliz, 1798 – 1828/9)*. Tese de Doutorado apresentada à Universidade de São Paulo, 1962.

MARQUES, Azevedo. *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*. Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954.

MONTEIRO, JOHN MANUEL. *Negros da Terra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

NARDY FILHO, Francisco. *A Cidade de Itu*. Itu: Editora Ottoni, 2000.

NORA, Pierre. *Les Lieux de Mémoire. I-La République*. Paris, Gallimard, 1984.

RIBEIRO, Darcy. *O Povo Brasileiro: A formação e o Sentido do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RICCI, Magda Maria de Oliveira. *Nas Fronteiras da Independência. Um Estudo Sobre os Significados da Liberdade na Região de Itu (1779-1822)*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. 1993.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo*. São Paulo: Livraria Martins, 1940.

SANTOS, Lucila Maria Sgarbi e outras (organizadoras). *Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional*. Porto Alegre: Edições Escola Superior de Teologia, 1995.

SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuyabá: Notas de Um Naturalista*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1922.

SOUZA, Jonas Soares de (org.). *Ararituaguaba: O Porto Feliz*. Porto Feliz, SP : Edição Semana das Monções, 1979.

SPIX, J.B. e MARTIUS, C.F.P. von. *Viagem Pelo Brasil*. Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Ed. Melhoramentos, s/d.

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle (intr., colet. e notas). *Relatos Monçoeiros, Biblioteca Histórica Paulista, vol. IX*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1954.

ZALUAR, Augusto-Emílio. *Peregrinação Pela Província de São Paulo (1860-1861)*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1953

ZINI, Scarpin Angelo. *Ytu*. Itu: Ed. Ottoni, 1995.

ANEXOS

TRABALHADORES NA NAVEGAÇÃO PARA CUIABÁ IDENTIFICADOS NOS AUTOS DE DEVASSAS DO CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PORTO FELIZ, NAS DÉCADAS DE 1800 E 1810

<u>NOME</u>	<u>COR</u>	<u>ESTADO CIVIL</u>	<u>NATURALIDADE</u>	<u>IDADE (*)</u>		<u>ANO DA INQUIRICAÇÃO (**)</u>
• AGOSTINHO CUBAS	pardo	casado	Porto Feliz	40	proeiro	1807
• AGOSTINHO FERRAZ	caboré	casado	Itu	50	piloto	1804
• ALEXANDRE LOPES	pardo	casado	Porto Feliz	32	piloto	1807
• ÂNGELO DA GRAÇA	pardo	casado	Porto Feliz	40	proeiro	1807
• ÂNGELO DE GÓES	pardo	casado	Porto Feliz	44	piloto	1804
• ANTONIO DE ARRUDA	branco	solteiro	Piracicaba	ilegível	camarada	1810
• ANTONIO JOSÉ DE PONTES	bastardo	solteiro	Porto Feliz	20	camarada	1807
• ANTONIO LOPES RIBEIRO	bastardo	casado	Porto Feliz	36	piloto	1806
• ANTONIO PINHEIRO	pardo	casado	Porto Feliz	22	piloto	1807
• BENTO JOSÉ	bastardo	solteiro	São Paulo	16	camarada	1807
• BENTO MARTINS	bastardo	casado	Porto Feliz	50	proeiro	1807
• BONIFÁCIO JOSÉ DA ROCHA	bastardo	casado	Porto Feliz	50	piloto	1802
• CONSTANTINO PINTO	caboré	não consta	Cuiabá	20	camarada	1807
• FRANCISCO DE BRITO	pardo	casado	Porto Feliz	38	piloto	1802
• FRANCISCO DE PAULA	pardo	solteiro	Cuiabá	20	camarada	1807
• FRANCISCO DE PAULA DE ALMEIDA	crioulo preto	casado	Sorocaba	36	proeiro	1807
• FRANCISCO JOSÉ DE FREITAS LIMA	bastardo	solteiro	Cuiabá	18	camarada	1807
• FRANCISCO NOBRE	branco	solteiro	Cuiabá	18	camarada	1807
• FRANCISCO PIRES	pardo	casado	Porto Feliz	25	camarada	1804
• GERALDO GOMES DE ALMEIDA	pardo	solteiro	Porto Feliz	20	camarada	1804
• IGNÁCIO DA SILVA DA FONSECA	bastardo	solteiro	Viamão	36	camarada	1807

TRABALHADORES NA NAVEGAÇÃO PARA CUIABÁ IDENTIFICADOS NOS AUTOS DE DEVASSAS DO CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PORTO FELIZ, NAS DÉCADAS DE 1800 E 1810

<u>NOME</u>	<u>COR</u>	<u>ESTADO CIVIL</u>	<u>NATURALIDADE</u>	<u>IDADE (*)</u>		<u>ANO DA INQUIRICAÇÃO (**)</u>
• JOÃO ALVES	bastardo	solteiro	Porto Feliz	18	camarada	1807
• JOÃO DE LIMA	bastardo	casado	Piracicaba	25	camarada	1802
• JOÃO FERNANDES	pardo	solteiro	Porto Feliz	22	camarada	1806
• JOÃO FRANCISCO DE CAMPOS LEME DE BRITO	pardo	casado	Cuiabá	20 e tantos	piloto	1804
• JOÃO GONÇALVES	pardo	casado	Porto Feliz	19	camarada	1806
• JOÃO GONÇALVES DE AGUIAR	bastardo	não consta	Porto Feliz	26	camarada	1807
• JOÃO MANOEL	pardo	casado	Itu	30	camarada	1807
• JOÃO MANOEL DE [ilegível]	bastardo	casado	Porto Feliz	26	piloto	1807
• JOÃO NUNES DE ALMEIDA	branco	casado	Porto Feliz	32	piloto	1811
• JOAQUIM BUENO DA SILVA	branco	solteiro	Mogi Mirim	25	camarada	1807
• JOAQUIM DE MELO	bastardo	solteiro	Cuiabá	20	camarada	1807
• JOAQUIM DE MELO	bastardo	solteiro	Cuiabá	20	camarada	1807
• JOAQUIM JOSÉ	pardo	casado	Porto Feliz	44	camarada	1816
• JOAQUIM PONCE	pardo	casado	Porto Feliz	23	camarada	1807
• JOSÉ DA CUNHA	caboré	solteiro	Cuiabá	18	camarada	1807
• JOSÉ DA CUNHA	caboré	solteiro	Cuiabá	20	camarada	1807
• JOSÉ DE ARRUDA BOTELHO	branco	solteiro	Porto Feliz	48	piloto	1805
• JOSÉ DE CAMPOS	caboré	casado	Porto Feliz	25	camarada	1807
• JOSÉ DOS REIS	bastardo	casado	Sorocaba	25	camarada	1807
• JOSÉ IGNÁCIO	bastardo	solteiro	Parnaíba	20	camarada	1807
• JOSÉ LOPES	bastardo	casado	Porto Feliz	26	camarada	1807

TRABALHADORES NA NAVEGAÇÃO PARA CUIABÁ IDENTIFICADOS NOS AUTOS DE DEVASSAS DO CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PORTO FELIZ, NAS DÉCADAS DE 1800 E 1810

<u>NOME</u>	<u>COR</u>	<u>ESTADO CIVIL</u>	<u>NATURALIDADE</u>	<u>IDADE (*)</u>		<u>ANO DA INQUIRICAÇÃO (**)</u>
• JOSÉ PAES	caboré	solteiro	Parnaíba	28	piloto	1804
• JOSÉ PINTO	bastardo	solteiro	São Paulo	20	camarada	1807
• JOSÉ RODRIGUES	pardo	solteiro	Porto Feliz	20	piloto	1803
• MANOEL FLORÊNCIO	pardo	solteiro	Cuiabá	20	camarada	1807
• MANOEL PINHEIRO	branco	solteiro	Itu	25	camarada	1807
• MANUEL DA COSTA	pardo	casado	Porto Feliz	18	camarada	1804
• MARCELO FRANCISCO	mulato	solteiro	Itu	25	camarada	1807
• MARCELO RODRIGUES	pardo	solteiro	Itu	23	camarada	1807
• MAXIMIANO JOSÉ	bastardo	solteiro	Cuiabá	20	camarada	1807
• MIGUEL RODRIGUES	caboré	não consta	Porto Feliz	36	piloto	1803
• NICÁCIO PINHEIRO	pardo	casado	Porto Feliz	50	piloto	1807
• PAULO MARIA	bastardo	casado	Sorocaba	30	camarada	1807
• PEDRO LEME DA SILVA	pardo	casado	Porto Feliz	53	piloto	1807
• SALOMÃO CORREIA	pardo	casado	Porto Feliz	29	piloto	1807
• SALVADOR RODRIGUES	pardo	casado	Porto Feliz	26	camarada	1807
• SILVÉRIO DA ASSUNÇÃO	pardo	solteiro	Itu	22	camarada	1807
• VICENTE CARDOSO	caboré	casado	Itu	36	camarada	1807
• VITORINO [ilegível]	bastardo	solteiro	Cuiabá	24	camarada	1807

(*) no ano em que aparece pela primeira vez como depoente

(**) considera-se sempre o primeiro depoimento prestado