

DOIS ANTIGOS CAMINHOS DE SERTANISTAS DE SÃO PAULO

Mário Neme

I. A ESTRADA DOS BILREIROS

1. *Corpo e alma das bandeiras*

Desde o primeiro decênio do século 17, depois de persistirem por muito tempo em andanças pelas partes do Sul e Sudoeste, os paulistas passam a perquirir o sertão a Norte e Noroeste do circuito paulistano, avançando nas buscas, descobrimentos e assaltadas ao gentio. Caminhavam por terra e por rios. A esse tempo, já o curso do Tietê era de todo conhecido, e não o devia ser menos o do seu maior afluente, o Piracicaba, assim como o Mogi-guaçu e outros menores.

Sabe-se da viagem do governador nomeado para o Paraguai, D. Luís de Céspedes Xeria, pelo Tietê-Paraná em 1628 ⁽¹⁾, e embora tivesse este “adelantado” de mandar fabricar no seu ponto de partida os três batelões de que necessitava, fato que denotava não ser então prática corrente a navegação pelo Tietê abaixo, só a idéia e a certeza de alcançar o Guairá pelo caminho dos rios já demonstrava ser o trajeto conhecido. Um viajante de período posterior diria em 1727 que “em todo o tempo em que se tem navegado este rio, que [é] há mais de cem anos”, não deixara de nele se perderem canoas e de afogar gente ⁽²⁾. Mais de cem anos não chega a significar um século e um quarto, mas uns cento e dez, cento e vinte anos no máximo, o que coloca o início da navegação do médio e baixo Tietê por volta de 1600-1610, indicação que nos parece de todo aceitável em face do que até então ocorrera com relação às expedições dos paulistas ⁽³⁾, suas entradas e bandeiras.

Estão um tanto racionalizadas as explicações dessa vaga de devassamento do sertão, por uma espécie de antropomor-

(1) “Relatos Monçoeiros”, introdução, coletânea e notas de Afonso de E. Taunay, Livraria Martins Editôra, São Paulo, 1964, pg. 92.

(2) Idem, ibidem, pg. 102.

(3) Ver sobre o assunto: Mário Neme, “Notas de Revisão da História de São Paulo”, ed. Anhembi, S. Paulo, 1959.

mesmo do europeu, melhor dizendo pela tendência de tudo se atribuir aos brancos, e dentre estes aos chefes, aos de mais saliente posição social, política ou econômica, aos amos ou patrões — aos poderosos, aos fidalgos, barões, príncipes. A verdade, porém, é que havia a influir no movimento de penetração dos paulistas, e não só dos paulistas ⁽⁴⁾, além do espírito de aventura, da atração das selvas e da ambição de riquezas, um elemento por assim dizer determinante, que eram os indígenas domesticados em convívio com os europeus, remanescentes de antigas tribos que haviam ocupado a faixa litorânea do Brasil e que em algumas partes ainda a ocupavam. Índios que não apenas guiavam e orientavam os brancos pelas entranhas do sertão, mas que já de muito antes haviam traçado tôdas as vias terrestres, com suas veredas e ramais, no território do Brasil e da América Meridional, assim como as balizas da navegação dos grandes e pequenos rios.

Estes indígenas, que tamanha admiração causaram, entre outros, a um Fernão Cardim ⁽⁵⁾, dos quais se dizia que eram “mansos e domésticos”, mas na verdade escravizados, se constituíram na alma e corpo das bandeiras, no instrumento essencial, indispensável, com o qual os sertanistas de origem européia puderam realizar tôdas as grandes entradas do século 16 e especialmente do 17, o século do devassamento do território brasileiro. Pelos dotes naturais que os distinguiam de todo o outro elemento humano presente na colônia, pelo seu semi-nomadismo, pelos conhecimentos e experiência que haviam acumulado no decorrer de milênios de sedimentação cultural em contacto direto com a natureza desta parte do Novo Mundo, os indígenas atuavam sobre os adventícios como um fermento de expansão que os compelia ao movimento, à devassa e sondagem dos mistérios

(4) Em carta de novembro de 1725, dizia Pedro Barbosa Leal, referindo-se aos primeiros anos do povoamento da Bahia: “Naquele tempo, por faltar o comércio do Reino de Angola e da Costa da Mina, se serviam os moradores da Bahia com o gentio da terra, que costumavam, pelo ser gentio manso, mandarem ao sertão pombear outro gentio para o mesmo serviço”. E a respeito de um dos primeiros descobridores nas partes da futura Minas: “como ia examinando tudo e os índios naturais o guiavam...” (D.I., Vol. 48, pgs. 60, 96).

(5) “Vêm sobremaneira, porque à légua enxergam qualquer coisa; regendo-se pelo Sol, vão a tôdas as partes que querem, duzentas e trezentas léguas, por matos espessos sem errar ponto, andam muito, e sempre de galope, e principalmente com cargas, nenhum a cavalo os pode alcançar: são grandes pescadores e nadadores, nem temem mar, nem ondas, e aturam um dia e noite nadando, e o mesmo fazem remando e às vêzes sem comer” (Fernão Cardim, “Tratados da Terra e Gente do Brasil”, ed. J. Leite & Cia., Rio de Janeiro, 1925, pg. 180).

e tesouros que os longínquos sertões prometiam. Tal ação era exercida tanto pelos nativos já em parte aculturados, mas que conservavam suas qualidades de povos naturais, como — e com mais consciência do papel que exerciam — pelos mestiços resultantes dos primeiros cruzamentos, os mamalucos, também chamados “bastardos” (6).

Índios e mamalucos serviam de guias e intérpretes a sertanistas e bandeirantes, aos quais ajudavam a combater e escravizar o gentio hostil, seus irmãos de raça. Índios e mamalucos induziam chefes indígenas amigos a negociar com os brancos, a vender a estes os que lhes eram subordinados, até seus próprios filhos. Em muitos casos, agindo como “pombeiros” (ou “mus”, na linguagem dos jesuítas espanhóis), faziam o papel de agentes e intermediários para atrair grandes levas de nativos ao cativeiro dos colonos; e não raro faziam por si próprios, sem a companhia de brancos, as empreitadas, as transações, os apresamentos (7), como vimos atrás, pela transcrição de Pedro Barbosa Leal. Eram eles que conheciam os segredos das selvas e dos rios, atinavam com os rumos e descobriam passagens e veredas (8); eram eles que transportavam as cargas à força de braço, construía e velejavam as canoas; farejavam a caça e montavam as armadilhas para apanhar as feras; caçavam, pescavam e preparavam o alimento. Eram eles que pressentiam os perigos e armavam as emboscadas para o ataque e a defesa. Eram eles que sabiam das plantas, ervas, raízes

(6) “Houve em S. Paulo uma Bastarda (assim intitulam aos filhos de Branco e Índio) chamada Paula...” — escrevia em 1725 Manoel da Fonseca, padre, “Vida do Venerável padre Belchior de Pontes”, ed. Cia. Melhoramentos de S. Paulo, s.d., pg. 233). O capitão-general Rodrigo César de Menezes já mostrara bem a distinção entre brancos, mamalucos (bastardos) e mulatos, ao dizer, em edital de 1723, de “mulheres mal procedidas, brancas, bastardas e mulatas forras” que passavam para as minas de Cuiabá (Cf. D.I., Vol. 12, pg. 111).

(7) Diz-se em carta de 1629: “viniedo nosotros a San Pablo, vimos en el caminha los humos de una compaña de tupis, que así solos, sin portugueses, iban a captivar gente con orden, y mandato de sus amos...” (Documentação do Arquivo de Índias de Sevilha, in AMP, Vol. I, Parte II, pg. 262). Consta de outro documento da mesma origem: “Mientras nosotros estamos ahora de vuelta, en esta villa, fuéronse de ella por orden de sus amos, hasta doscientos indios o trescientos de diferentes moradores y criaron sus capitanes y oficios de guerra, como costumbran hacer los portugueses sus amos. El que va por Capitán Mayor de la escuadra es de la casa del Vicario de esta villa, P. Juan Aluares...” (Idem, Vol. II, pg. 261).

(8) Ainda em 1770, já avançado o devassamento do sertão, referia-se o Morgado de Mateus, a propósito da região do Tibagi, aos seus rios navegáveis e às “passagens dos índios que são as únicas que pode haver para o nosso continente...” (RIHGB, Tomo Especial, 1957, Vol. 6, pg. 200).

e frutos comestíveis e de virtudes medicinais, conhecimento sem o qual seria impossível a vida nas florestas e nos campos.

Confessavam-no, aliás, os próprios paulistas da época que estudamos. Em representação ao capitão-general, datada de outubro de 1725, diziam os camaristas de São Paulo, com todas as letras, que “sem a gente parda [os índios], se não podem fazer os descobrimentos do ouro por ser só ela a que sabe talar o sertão e navegar os rios, livrando dos perigos que nêles se encontram por causa das muitas cachoeiras e o mais que embaraçam as navegações, sendo a dita gente parda a que sustenta aos sertanistas, assim pelos rios como por terras, pelo largo conhecimento que tem de tudo que possa servir de alimento...” (9).

Na documentação das bandeiras, é constante a referência a índios e quantidades de índios que participam das incursões dos paulistas pelo sertão, e isso desde que se registram as primeiras entradas, desde os tempos heróicos em que a vila de São Paulo se via ameaçada pelo gentio hostil, quando os próprios padres jesuítas acompanhavam as expedições guerreiras contra os naturais da terra (10), até que se encerram os descobrimentos de ouro (11). Já no início do movimento de expansão vamos testemunhar a participação de nativos nas bandeiras, como sucede no caso da jornada levada a efeito em 1596 por João Pereira de Sousa Botafogo, com a ajuda de “mais de cem brancos e um corpo indígena” (12). Em 1598, dizia-se em ata da Câmara de S. Paulo que Afonso Sardinha, o môço, era ido ao sertão e levava “em sua companhia outros mancebos e mais de cem índios cristãos...” (13).

É este um quadro que não mudará nunca. Restringindo-nos aos bandos em andanças pelos sertões que se atiram na direção dos rios Grande e alto Paraná, vemos que em

(9) Cf. RAMSP, Vol. 20, pg. 62.

(10) Veja-se o relato de Anchieta sobre a batalha que os de S. Paulo foram dar aos tamoios do rio Paraíba, in “Cartas Jesuíticas”, ed. Eduardo Prado, Rio de Janeiro, 1931, Vol. III, pg. 172.

(11) Em 1780, o cabo José Luis Pereira vai pacificar os Caiapó nas vertentes do Araguaia e leva índios domesticados, servindo-se mesmo de Caiapó mansos para interpretes (Cf. J. M. P. de Alencastre, “Anais da Província de Goiás”, in RIHGB, Tomo 27, pg. 315).

(12) Cf. F. A. Carvalho Franco, “Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil”, ed. Comissão do IV Centenário de São Paulo, tip. Siqueira, S. Paulo, 1953, pg. 72.

(13) ACMSP, Vol. II, pg. 47

1607, “embarcando no pôrto de Pirapitingui, no Tietê, para a região dos bilreiros ou caiapós”, a bandeira de Belchior Dias Carneiro se constitui de uns cinqüenta brancos e “muitos índios” (14). Mais de meio século decorrido, na expedição de Sebastião Pais de Barros, em 1670, às cabeceiras do Tocantins, além de duzentos brancos, seguem “duzentos mamalucos e quatrocentos índios” (15). Entre 1739 e 1751, Antônio Pires de Campos, o môço, também chamado *Pai-pirá* (chefe de todos), agindo na região do Camapuã de Mato Grosso, dispensa a colaboração de brancos, põe-se à testa de uma horda de Bororo e passa a atacar e cativar índios Caiapó ou Bilreiros, além de Guaicurú e Paiaguá; ao longo de dez anos ou mais, pratica o *Pai-pirá*, com o auxílio dos seus guerreiros nativos, “barbaridades espantosas” entre o gentio hostil (16).

Também nas viagens pelos rios, a cooperação do indígena e do mamaluco era não apenas valiosa senão mesmo indispensável. O governador Céspedes Xeria, ao embarcar no Tietê para o Guairá, em 1628, leva consigo, ademais dos seus criados e servidores, nada menos que cinqüenta índios (17). Cem anos passados, entre 1728 e 1740, um entrada de nome Manuel de Barros afirmava que para a navegação em tempos mais difíceis, fora da época das monções, os sertanistas práticos se valiam “de muitos gentios mansos e domésticos” (18). Por sua vez, o sargento-mor Juzarte, na expedição que realiza em 1769, além de se fazer acompanhar de índios, aos quais se refere, é de um dêles, por sinal um Bororo, que lança mão para explorar certa lagoa, ao que parece até então desconhecida, quase na bôca do Aguapeí (19), afluente do Paraná que desemboca abaixo da barra do Tietê.

Poderiam ser multiplicados — muitas vêzes multiplicados — exemplos e depoimentos acêrca do papel determinante que o elemento autóctene desempenhou no processo de sistematização e desenvolvimento das entradas ao sertão, das quais resultaram, como se sabe, três ordens de efeitos de enorme e decisiva influência na vida social e econômica

(14) Cf. F. A. Carvalho Franco, “Dicionário”, cit., pg. 101.

(15) Idem, ibidem, pg. 60.

(16) Idem, ibidem, pg. 97.

(17) Cf. “Relatos Monçoeiros”, cit., pg. 95.

(18) Idem, ibidem, pg. 141.

(19) Idem, ibidem, pgs. 222 e 243.

da colônia: o reconhecimento de áreas interiores, seguido do alargamento do domínio territorial; o descobrimento e exploração de minas de ouro e outros metais; a escravização e o extermínio de incalculável número de habitantes nativos que povoavam as terras hoje brasileiras. Parece-nos, no entanto, desnecessário, em vista do que já ficou relatado.

Recordemos apenas, como prova da universalização de conceitos sobre a função essencial exercida pelos indígenas no processo do bandeirismo, que em 1724 o governador de São Paulo, Rodrigo César de Menezes, ao encarecer ao rei a necessidade e conveniência de franquear aos paulistas o apresamento de índios, para os escravizar sob o título de “administrados”, assegurava-lhe serem eles, os índios, “mui preciosos nesta Capitania, assim para as diligências do serviço de Vossa Majestade como para os descobrimentos do sertão, que se não podem fazer sem eles...” (20). E que em 1770, outro governador, o Morgado de Mateus, deplorando — com azedume — a incapacidade dos paulistas de seu tempo para as entradas e perquirições no sertão, atribuía a mudança ocorrida à ausência, ou inexistência, de índios domésticos em quantidade suficiente para tais expedições. Sim — dizia — porque “os descobrimentos que fizeram os antigos Paulistas à sua custa eram no tempo em que tinham muitos Índios cativos para a Guerra, pois havia Paulista que contava mil e tantos arcos e se lhes seguia o interesse de cativarem outros mais, com que acrescentavam a sua riqueza e poder...” (21).

2. O acesso aos Bilreiros no séc. 17.

Como ficou referido, em 1607 o sertanista Belchior Dias Carneiro comanda uma entrada ao sertão. Segundo Carvalho Franco, era jornada de apresamento; dirigiu-se à “região dos bilreiros ou caiapós”, a qual “compreendia o Rio Tietê abaixo, indo para Mato Grosso e para Goiás”; e o chefe do bando, Belchior Carneiro, foi morto no sertão pelos próprios Bilreiros (1).

(20) D.I., Vol. 32, pg. 76.

(21) Idem, Vol. 34, pg. 345. — Esquecia-se o Morgado de que em 1770, os índios, por desnaturados, além de menos numerosos, haviam perdido o ânimo guerreiro que os caracterizava como um traço cultural comum à generalidade das tribos.

(1) F. A. Carvalho Franco, “Dicionário”, cit., pgs. 101 e 340.

Estudando a história desses índios — por estarem diretamente relacionados com o problema de antigos caminhos na área territorial de que nos ocupamos neste trabalho — chegamos a conclusões diferentes. A jornada em questão era a um tempo de apresamento e pesquisa de minas; seu objetivo principal não era a região dos Bilreiros, mas outra ou outras mais além; o contacto do bando com estes indígenas foi para trato amigável e se realizou, por assim dizer, a meio do caminho, seguindo depois os entradistas para a frente em busca dos índios que tencionavam assaltar e de fato assaltaram, mas índios de outra ou outras nações, não os Bilreiros; e também não foi à mão destes que Belchior Carneiro foi morto, em pleno sertão.

Quanto à região habitada pelos Caiapó nesses princípios do século 17, entendemos que se localizava no miolo do atual território paulista, conclusão a que já levava, de certa forma, a afirmação de Carvalho Franco, porquanto uma área situada “Tietê abaixo, indo para Mato Grosso e para Goiás”, é a que vai da margem direita do Tietê à esquerda do rio Grande, uma área portanto que tem como pião algum ponto do Noroeste de São Paulo.

Antes do autor citado, por todo o decorrer dos séculos 18 e 19, viajantes e naturalistas também haviam situado os Caiapó em partes do Norte e do Noroeste do território paulista de hoje. Assim, se Carvalho Franco, como historiador, não pôde ser mais preciso na sua indicação, isso se deveu ao fato de haver ele condicionado a ida a Mato Grosso e Goiás à navegação do Tietê. Mas, como mostramos no estudo referido, 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.

A maior soma de informações sobre esses índios começa a aparecer depois de 1720, em seguida ao descobrimento das minas de Cuiabá, na fase em que eram apontados como guerreiros e volantes. Esta circunstância teria induzido os autores a classificar os Caiapó como belicosos e mais errantes que o comum do gentio também numa fase anterior, desde os tempos da entrada de Belchior Dias Carneiro. fase

em que, não obstante, eles eram uma gente pacífica e assentada, como pensamos ter deixado demonstrado no estudo em questão.

Não obstante, o ânimo guerreiro dos Caiapó era já denunciado na segunda metade do século 17, quando ocupavam a área araguaiana do Planalto Central: deles dizia uma testemunha, em 1676, que eram uma nação cruel e belicosa. Localizavam-se a esse tempo na zona em que se ergue a serra posteriormente chamada do Caiapó, da qual emana, além de outros, um rio do mesmo nome. Mas pouco depois da data mencionada, indígenas dessa nação eram encontrados também nas terras que margeiam o rio Pardo, afluente direito do Paraná e que nele desemboca bem abaixo da barra do Tietê (este pela margem esquerda), terras hoje do Sudeste de Mato Grosso. Mas sua presença era ao mesmo tempo denunciada mais a Leste, na área do atual Triângulo Mineiro, constituindo-se assim o domínio dos Caiapó, no início do século 18, do extenso perímetro que vai do Sudeste de Mato Grosso ao Oeste de Minas, e, para cima, desde a linha traçada pelo rio Grande até a altura da foz do Araguaia. E em todas essas partes, eram tidos invariavelmente como guerreiros e volantes (2).

Estabelecida a situação dos Bilreiros ou Caiapó já bem depois de iniciado o século 18, a pergunta que naturalmente se impõe é se esses índios não teriam estacionado em tempos anteriores na área que fica abaixo do rio Grande, já que parece não haver qualquer razão para que respeitassem o leito deste rio como uma espécie de limite ao seu domínio. Teriam eles vivido no século precedente em paragens mais próximas de São Paulo, com um posterior deslocamento para além do rio Grande a fim de se colocarem mais a salvo das investidas dos colonizadores do circuito de São Paulo? A sua localização na latitude em que se encontram no século 18 e desde fins do anterior não seria já resultante do avanço dos sertanistas dos núcleos paulistanos para as bandas do Oeste e Noroeste da Capitania?

Temos razões para acreditar que assim sucedeu efetivamente, razões das quais falaremos adiante. O fato é que mesmo nesse século 18 em que se localizavam em terras de Mato Grosso e Goiás eles costumavam incursionar por

(2) Sobre os fatos referidos: Cf. "Dados para a história dos índios Caiapó", de nossa autoria.

áreas do atual território paulista, zona do Itapura, Avandava, Mogi-guaçu, havendo memória até de uma ocasião em que chegaram bem próximo da vila de Jundiá. O fato é que ainda em 1788, a poucos anos do início do século 19, um observador capaz como Lacerda e Almeida afirmava que o império dos Caiapó vinha desde terras ao Norte de Cuiabá até o Camapuã, ao *Norte de São Paulo* e ao Norte e Leste de Vila Boa de Goiás ⁽³⁾.

Existem, portanto, bons fundamentos para se admitir que em 1608 o sertão dos Bilreiros compreendia o rio Tietê abaixo, indo para Mato Grosso e para Goiás. No tocante a esse período, é muito escassa a documentação sobre os Bilreiros ou Caiapó. Mas recapitulando alguns dos fatos relacionados com a entrada de Belchior Dias Carneiro, em 1607, pudemos estabelecer que uma estância de tais índios, que os paulistas costumavam procurar, ficava em sítio não muito distante da área até então povoada. A essa estância sertanistas de São Paulo iam com freqüência, para negócios e resgates, tendo-se mesmo criado a fama de que todos eram ali bem acolhidos e bem tratados pelos componentes da tribo. Apuramos também que essa aldeia ficava a certa altura do caminho para os Tememinó, nativos estes que os paulistas também procuravam com freqüência, para combater e aprisionar, ou simplesmente para resgatar ⁽⁴⁾.

O trato amigável dos sertanistas de São Paulo com os Caiapó teria perdurado até 1613, ano em que um bando chefiado por Garcia Rodrigues Velho usa de força ou traição para trazer índios Caiapó escravizados, façanha que é reprovada pelos camaristas de São Paulo como ato impolítico e condenável, por acarretar o risco de se levantarem os agredidos e se tornarem inimigos, mudança a todos os títulos prejudicial aos interesses dos povoadores.

(3) Francisco José de Lacerda e Almeida, "Diários de Viagem", ed. INL, prefácio de Sérgio B. de Holanda, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1944, pg. 80. — Grifos nossos.

(4) Nos anos em torno da data dessa entrada, e por um ou dois decênios seguintes, havia Tememinó escravizados em número preponderante em São Paulo, os quais seriam sobrepujados daí em diante pelos Carijó. Para citar apenas um Vol. dos Inventários, oito famílias os possuíam, em número variável, mas bem superior aos de outras nações, quando destes existiam (I.T., Vol. 5, pgs. 31, 84, 127, 177, 243, 431 e 493). Um entradista falecido no sertão em 1615 (Manuel Requeixo) deixara em São Paulo três filhos naturais havidos "de uma índia sua, seu serviço, que do sertão trouxera da nação temiminó", o mais velho dos quais com oito anos em 1616 (I.T., Vol. 31, pgs. 39, 42).

Pensamos que êsse vaticínio de fato se concretizou, pelas razões que expomos no trabalho citado. Tudo indica que depois de 1613, ou nesse mesmo ano, os Caiapó se transformaram em índios belicosos nas suas relações com os brancos, afastaram-se para sítios mais distantes de além-rio Grande e desde então os paulistas deixaram de os procurar para tratos amigáveis; assim como deixaram, por algum tempo, de perلustrar a região que antes habitavam. Para essa região havia um caminho de terra que partia da altura de Pirapitingui e passava por Capivari, caminho do qual se iria dizer alguns decênios mais tarde que era a “estrada velha do sertão dos bilreiros”. Isto se declarava em documento de 1650, mas a existência de um caminho do sertão desde c. 1606, com início na área indicada, a que os paulistas chamavam ‘campo de Pirapitingui’, pensamos que possa ser provada com base em um documento particularmente confuso dessa época.

Trata-se do registro feito no livro de Atas da Câmara de São Paulo a pedido de Clemente Álvares e referente a veeiros de ouro que o sertanista afirmava ter encontrado em certas paragens — situadas entre a povoação de Santana do Parnaíba e o campo de Pirapitingui ⁽⁵⁾.

Estudando êsse documento ⁽⁶⁾, pudemos estabelecer entre outros fatos de interêsse que de Santana do Parnaíba saíam dois caminhos para as partes de Oeste e Noroeste: um, para os lados do morro de Vuturuna, onde se mine-rava ouro; outro, para a vargem do Tietê, chegando comprovadamente à altura da foz do ribeirão do Putribu e da face norte do morro dêsse nome. O primeiro, ao qual se denominava “caminho de Vuturuna”, seguia no rumo Oeste, praticamente na horizontal; o segundo, chamado “caminho geral”, a direção Noroeste, francamente Noroeste.

Êste “caminho geral”, levando sempre o rumo Noroeste, nascia na verdade na vila de São Paulo, de onde ia até a povoação de Parnaíba e daí ao ponto citado da várzea do

(5) ACMSP, Vol. II, pgs. 171 e sgs. — Embora datassem de 1592 os seus primeiros achados, sômente depois de chegados a São Paulo um regimento régio de 1603, pelo qual “se largavam as minas de ouro e prata a seus descobridores”, e uma carta régia prometendo recompensas, o sertanista resolveu manifestar as minas por êle descobertas, fazendo-as registrar a fim de garantir seus direitos de descobridor. Ver sôbre o assunto: Mário Neme, “Notas de Revisão”, cit., pgs. 242 e seguintes.

(6) Veja-se, a respeito, Nota A, no fim dêste trabalho.

Tietê, cruzando a aba norte do morro do Putribu após atravessar o ribeirão dêsse nome. (Se prosseguisse daí no mesmo rumo Noroeste, como devia acontecer, passaria próximo da barra do rio Pirapitingui e do conhecido pôrto que teve o nome dêste rio, no Tietê; depois pelo sítio onde surgiria a povoação de Itu, chegando finalmente — sempre no mesmo rumo — ao pôrto junto do qual se ergueria a povoação de Ararritaguaba, mais tarde Pôrto Feliz, povoações estas que segundo o consenso unânime dos nossos historiadores ainda não existiam na data do documento em questão, 1606).

Pois bem. Do referido “caminho geral”, na altura da aba norte do morro do Putribu, saía um caminho que atravessava o Tietê e rumava para o sertão. Clemente Álvares não empregou neste caso a palavra “caminho”; não era de caminhos que êle cuidava, na descrição que fazia perante o escrivão da Câmara. Disse, no entanto, referindo-se a uma beta situada na face norte do morro do Putribu, que “indo e vindo do sertão” se passava por cima dela. E, a propósito de outra beta, mais além, que “quando homem vem do sertão para cá, para o monte alto [Putribu], fica da banda direita”; o que equivalia a dizer que quando um homem vem do sertão para cá, para Parnaíba ou São Paulo, o morro do Putribu ficava da banda direita do caminho.

Ora, se um homem, vindo do sertão, precisava passar por um ponto determinado, e mais adiante por outro, era porque tinha de seguir, quando vinha do sertão, por um percurso já traçado, um percurso certo e fixado por uso contínuo, um percurso usual; por um caminho, portanto; um caminho que vinha do sertão.

Escrevemos “um caminho que vinha do sertão” por fidelidade às indicações do sertanista. Tinha êste suas vistas, sua atenção e todo o seu interêsse voltados para a área em que jaziam as betas que havia descoberto; área que era objeto da descrição que fazia; área que, como vimos, podia ser alcançada por dois lados opostos: “indo” de Santana do Parnaíba ou “vindo” do sertão. No primeiro caso, indo pelo “caminho geral”; no segundo, vindo pelo caminho do sertão.

Para êsse caminho do sertão, que partia do “caminho geral” na altura do morro do Putribu, só havia duas direções possíveis, a do Nooreste e a do Norte. Basta uma olhada no mapa da região para se capacitar dêsse fato.

A direção Noroeste, a mesma do “caminho geral” em todo o seu percurso, era a mais natural e lógica; a do Norte obrigaria os moradores de São Paulo e Parnaíba a um rodeio desnecessário e inútil. Os de Parnaíba podiam partir da sua povoação diretamente para o Norte, sem necessidade de ir até o Putribu e depois voltar. Os de São Paulo, para os quais a volta seria bem maior, podiam seguir também diretamente para o Norte por aquela que viria a ser a estrada de São Paulo a Jundiá.

A conclusão que se impõe é que o caminho do sertão seguia na direção Noroeste. Nesse rumo, ela passaria por Capivari, exatamente como acontecia com a “estrada velha para o sertão dos bilreiros” a que se aludia no citado documento de 1650.

Tendo falecido nesse ano, ou no anterior (1649), o sertanista Bernardo Bicudo, morador em Pirapitingui, terno da já então vila de Santana de Parnaíba, procedeu-se à abertura do testamento e inventário dos bens por ele deixados. Entre estes bens figurava “meia légua de terras de matos maninhos em Capivari na *estrada velha do sertão para o sertão dos bilreiros*” (7).

Essa estrada, conforme conseguimos estabelecer no mencionado estudo sobre os Caiapó ou Bilreiros, partia das imediações do porto de Pirapitingui, junto da barra do rio desse nome no Tietê, ou de um ponto pouco mais atrás, na altura da foz do ribeirão do Putribu (8), e, seguindo no rumo Noroeste, atravessava o Tietê, depois o Capivari e o Piracicaba, chegando aos campos de Araraquara, em várias partes dos quais, segundo é de presumir, existiriam ramais para diferentes direções.

Era esse, obviamente, o rumo do caminho que se dirigia aos Caiapó nos inícios do século, de cuja existência nos capacita o documento de 1606 de que falamos acima. Por esse caminho deviam ter seguido até pouco depois de 1613

(7) I.T., Vol. 15, pg. 181. — Grifos nossos.

(8) Devia haver duas, senão mais, vias de acesso ao setor inicial do caminho, em trechos do Tietê que davam vau; uma seria acima da foz do Pirapitingui ou do porto deste nome; outra, abaixo da barra do ribeirão do Putribu, transformada depois em estrada, que ainda existe e que atravessa o Tietê, sem ponte. As duas vias contornariam por cima e por baixo, no outro lado do rio, o grande morro de Guaxetuba. A via de cima (Putribu), sem se desviar do rumo Noroeste, iria passar na paragem onde posteriormente se fundou Cabreúva.

muitos dos sertanistas que, mesmo demandando paragens mais distantes, tencionavam contactar com os Bilreiros para reabastecimento e obtenção de guias; como também por ele iriam seguir muitas das bandeiras que na segunda metade do século — já bem recuados daí os Bilreiros — seriam encontradas na zona do Araguaia, hoje Centro-Sul de Goiás.

Dêsse caminho dizia-se em 1650 que era a estrada velha para o sertão dos Bilreiros. Como ponderamos no trabalho sobre estes índios, o designativo “velha”, aplicado a uma estrada, pode significar que tal estrada já não é usada para se alcançar o destino a que antes levava, por ter-se aberto outra mais conveniente, de melhor traçado; e pode significar que ela não mais conduz ao destino a que antes se dirigia. No caso presente, só podemos entender que a estrada para o sertão dos Bilreiros se tornara “velha” em virtude de o referido sertão não ser mais o dos Bilreiros, em razão de já não se encontrarem os Bilreiros no sítio para o qual seguia a estrada: este sítio era o mesmo de antes, a estrada a mesma com o mesmo rumo, só que os Bilreiros não mais se achavam aí, donde o dizer-se estrada velha para o sertão dos Bilreiros.

Este dado relativo à estrada, conjugado com outros anteriormente expostos e comentados, nos ajuda a situar a mudança de comportamento dos Caiapó em algum momento a contar de 1613 e no mais tardar até os anos 30. Em determinada fase dêsse período, eles não apenas se transformam num povo belicoso, como se aprofundam pelo sertão acima do rio Grande, a fim de fugir à vizinhança dos brancos; sendo no entanto de presumir, com bom fundamento, que tal mudança se haja consumado no próprio ano de 1613, tendo com causa imediata os agravos cometidos pela gente da entrada de Garcia Rodrigues Velho. O fato é que pouco depois dessa data os paulistas deixaram por um longo período de procurar os Caiapó ou Bilreiros.

3. *Entradas seiscentistas no rumo Noroeste*

A partir de 1617-1620, e por vários decênios seguintes, os paulistas sertanejos esquecem a região central de São Paulo e as áreas hoje goianas e mineiras. Retomam suas andanças e perquirições pelos lados do Sul e Sudoeste do continente, rumos que haviam seguido por prolongado período desde os inícios da colonização.

Tal desinterêsse pelas paragens de cima da Capitania se explicaria, a nosso ver, de um lado pela mudança de comportamento e disposição de ânimo dos Caiapó, que de pacíficos e amigos, aliados e colaboradores, se teriam transformado em inimigos e guerreiros, além de se deslocarem para sítios bem mais distantes, além Paraná e Grande; entradistas e bandeirantes tinham em geral necessidade da cooperação de indígenas amigos e aliados, estacionados em partes intermédias do sertão, para suas investidas contra índios hostis, cooperação que se traduzia pelo fornecimento de informações, guias, batedores, provimentos de bôca e mesmo de bandos auxiliares de combatentes. De outro lado, o nôvo interêsse dos sertanistas de São Paulo pelas áreas do Sul e Sudoeste se prenderia ao aparecimento desde c. 1610 dêsse rico manancial de braço escravo constituído de numerosos e bojudos magotes de indígenas Guarani ou Carijó catequizados pelos missionários jesuítas do Paraguai e congregados em imensas "reduções" ou aglomerações que se localizavam logo ali, na região do Guairá, território tão conhecido dos sertanistas de São Paulo. Uma confirmação desta inferência estaria no fato da brusca interrupção das viagens para os lados do Noroeste e da total ausência delas por bom espaço de tempo.

Os assaltos sistemáticos às reduções jesuíticas espanholas são iniciadas por Manuel Prêto em 1619, após a experiência de algumas jornadas levadas a efeito na região pelo próprio Manuel Prêto e por outros entradistas desde 1602. Na sua investida de 1619, Manuel Prêto ataca três aldeias de Guarani catequizados e volta a fazê-lo em 1623 e em 1624, computando-se no balanço final a completa destruição de várias reduções. Em 1628, tendo como imediato a Antônio Raposo Tavares, torna a investir contra as aldeias jesuíticas, arrasando várias delas no Guairá e nos campos do Iguagû (1). Até 1648, quase sem solução de continuidade, os maloqueiros de São Paulo se encaminham para as terras do Sudoeste, levando a devastação e a morte aos aldeamentos dos jesuítas do Paraguai e até a vilas e povoações de civis espanhóis. E nesse impulso avançam para os campos e cerros do Rio da Prata, invadindo partes do Paraguai e Uruguai (2).

(1) Cf. F. A. Carvalho Franco, "Dicionário", cit., pg. 318.

(2) Idem, ibidem, pgs. 406 a 409.

Com o recuo das reduções jesuíticas para terras mais chegadas à área espanhola, e com o adestramento dos seus índios no manejo e uso de armas de fogo a que os padres se dão pressa em providenciar, diminuem as incursões dos paulistas contra os Guarani. Uma grande bandeira que parte de São Paulo em 1648, sob o comando de Antônio Raposo Tavares e destinada a descobrir minas de prata e ouro na zona banhada pelos formadores do Paraguai, acaba destroçada por índios militarizados dos conglomerados jesuíticos, a exemplo do que já havia sucedido a três outras, em 1639 e 1641, no Caassapaguaçu (rio Uruguai), no Tape e no Mbororé, cabeceiras do mesmo Uruguai, sendo que nesta última, ao que escrevia um dos padres atacados pelos paulistas, “ficaram mortos e feridos e afrontados a flor dos sertanistas de São Paulo e do Brasil” (3). O mesmo resultado iria colher em 1644 um grupo dirigido por Jerônimo Bueno, na região do Itatim, junto dos cerros de Maracajú e Guarambaré, tendo então perecido o chefe do bando e todos os seus companheiros (4).

Com relação a essa zona do Itatim, no futuro baixo Mato Grosso, as informações localizavam vagamente jazidas de ouro e prata na altura em que tempos depois seriam efetivamente encontradas as minas do Coxipó-Cuiabá, Mato Grosso e outras. Por volta de 1640-42, um Frei Gregório Tavares, que andara por terras do Perú e Paraguai e se aproximara da região do Itatim, escrevia três cartas ao rei de Portugal dizendo-lhes das riquezas minerais que por ali havia. Dom João IV encaminha duas dessas cartas, para estudo, ao Conselho Ultramarino, órgão consultivo de recente criação e que assessorava a coroa em assuntos relativos às colônias. Em janeiro de 1643, o Conselho discute uma das cartas, na qual Frei Gregório dizia que nos “anos passados havia entrado com sessenta soldados, desde a cidade de São Lourenço, às províncias [jesuíticas] do Itatim, donde percorrendo pela terra acharam minas de chumbo, cobre, prata, de metal cobriço e ouro, de que se fêz ensaio e pareceu ser de muita riqueza”. O Conselho Ultramarino, na dúvida, fica aguardando o parecer do Procurador da Fazenda Real, tendo este ponderado finalmente que “o tratar-se destas minas e descobrimento delas pertence a quem tiver a seu cargo correr com as minas de São Paulo e do sul

(3) Idem, *ibidem*, pgs. 407-8.

(4) Idem, *ibidem*, pg. 409.

da capitania do Rio de Janeiro e São Vicente; e que se deve Vossa Majestade servir de lhe mandar encarregar que com particular cuidado trate destas minas e descobrimento delas, tomando as informações necessárias; do que são e de que utilidade podem ser" (5). Com este parecer concorda o Conselho Ultramarino, que em 28 de janeiro de 1643 submete o assunto à decisão do rei. Tudo indica que D. João IV tenha ordenado a averiguação dessas minas do Itatim; e sabe-se, com certeza quase absoluta, que da empresa é encarregado o sertanista Antônio Raposo Tavares, estante então no reino e que antes disso, em 1639, fôra feito Mestre de Campo pelo governador da Bahia, para o comando de uma tropa paulista na luta contra os holandeses, tendo participado com os seus companheiros da célebre retirada de Luís Barbalho Bezerra (6). Vindo do reino para o Brasil, Raposo Tavares traz ordens para que na Bahia lhe entregassem armas e munições dos armazéns reais, armas e munições que efetivamente recebeu, incluindo alguns pequenos canhões; armamento cuja reposição será mais tarde cobrada por oficiais da Fazenda da Bahia, e canhões a que iria referir-se expressamente um dos padres das reduções jesuíticas paraguaias atacadas pelo bando do mestre de campo (7).

Em razão das angustiosas dificuldades financeiras que enfrentava e das crescentes exigências da guerra contra os espanhóis na península, estava D. João IV vivamente interessado, e esperançoso, no descobrimento de minas no Brasil. Tão esperançoso, que pouco depois de despachar Raposo Tavares no encalço das jazidas apontadas por Frei Gregório, outra pesquisa ele autorizava, esta a ser cumprida na zona do Araguaia-Tocantins e vindo do Norte para o planalto central. E ainda recomendava, em agosto de 1644, ao novo capitão-mor do Pará, Inácio do Rego Barreto, a exploração aurífera na capitania, por estar ele informado "que pelo rio das Amazonas há minas de ouro, e tão férteis que com pouco trabalho e pouco cabedal se poderá tirar

(5) Cf. Jaime Cortesão, "Raposo Tavares e a formação territorial do Brasil", ed. Serviço de Documentação, Ministério da Educação e Cultura, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1958, pgs. 303 e 305.

(6) Veja-se nosso artigo "Sobre Antônio Raposo Tavares", II, in "O Estado de S. Paulo", de 10.16.1956.

(7) Veja-se o artigo II, citado, e o I, no mesmo jornal, em 27.5.1956. A referência do padre mencionado diz que Raposo Tavares tinha vindo do reino para certos fins, "con facultad para llevar de la Baya siete medianas piezas de Campaña...".

grande quantidade dele..." (8). Era fama que se ligava, como se sabe, às minas e ao chamado Rio do Ouro do relato do padre Cristóvão de Acuña sobre o retôrno da expedição de Pedro Teixeira.

A mais recente notícia dada no reino sobre jazidas nas cabeceiras do Tocantins e terras do Araguaia proviera de um Bartolomeu Barreiros de Ataíde, que se propusera levar a cabo o descobrimento. Seu oferecimento não recebe parecer favorável do Conselho Ultramarino, que, bem ao contrário, em setembro de 1646 recomenda ao rei não lhe dê atenção, por afigurar que "nenhum fundamento tem esta proposta, nem o que êle referiu de palavra", ou seja em exposição verbal perante o próprio Conselho. Êsse parecer contrário é renovado em minuta ao rei datada de janeiro do ano seguinte (1647), mas tanto esperava D. João IV do descobrimento de minas no Brasil, que, desconsiderando a opinião do Conselho Ultramarino, passava alvará a Bartolomeu Barreiros de Ataíde já a 30 de julho desse ano, determinando que "o descobrimento referido se ponha em execução e que êle [Bartolomeu] vá na jornada por capitão e superintendente dela" (9).

E, como vimos, a êsse tempo determinava o rei que Antônio Raposo Tavares fôsse inquirir do ouro e outros metais apontados nas cartas de Frei Gregório, em região aproximada à da futura Cuiabá. Sabe-se que uma divisão da bandeira de Raposo Tavares segue para o Itatim pela via fluvial do Tietê-Paraná (10), provavelmente por ter de transportar os pequenos canhões trazidos da Bahia e que sem dúvida se destinavam a fortificar os arraiais de mineração que se estabeleceriam assim que as minas fôssem descobertas e começassem a ser lavradas (11). Mas apesar

(8) Cf. Jaime Cortesão, "Raposo Tavares", cit., pg. 343.

(9) Local citado. — É curioso observar que Ataíde se propunha pesquisar a região das cabeceiras do Tocantins, em terras da futura Goiás e em cujas proximidades seriam depois encontradas as jazidas de Sant'Ana (Goiás), Crixás e outras; e que o Conselho Ultramarino, do qual fazia parte o ex-governador do Sul e administrador geral de suas minas, Salvador Correia de Sá e Benavides, e naturalmente o seu principal informante sobre a matéria, recomendava ao rei que se devia de preferência mandar pesquisar não aí, mas "nas minas dos rios das Amazonas, porque são mais certas e seguras e sabidas de muitos" (Ob. cit., pg. 344).

(10) Cf. F. A. Carvalho Franco, "Dicionário", cit., pg. 44.

(11) No alvará passado ao referido Barreiros de Ataíde, recomendava o rei que, havendo abundância de ouro nos descobertos, fôsse a paragem fortificada "em forma que se possa conservar e defender quando se ofereça ocasião" ("Raposo Tavares", cit., pg. 437). E isto com referência a uma região muito mais recuada da área espanhola do que a do Itatim.

de tão áureas perspectivas, parece que depois desta bandeira — a qual malogra inteiramente — durante quase vinte anos não se registra qualquer outra entrada para as bandas de além Paraná e rio Grande.

Ao que se tem apurado, a faixa central do território brasileiro só voltaria a ser visitada em 1664, ano em que surge uma bandeira nas terras da futura Goiás, sob o comando de Francisco Lopes Benavides, logo seguida de outra, esta chefiada por Luís Castanho de Almeida, que em 1671, junto ao ribeirão Guanícuns, é morto pelos seus próprios índios ⁽¹²⁾. Este ribeirão seria o atual Anicuns, próximo da serra do Caiapó, pouco abaixo do futuro arraial de mineração de Sant'Ana, depois vila e cidade de Goiás. Os remanescentes desta última bandeira ainda são encontrados nesses sertões goianos, no mesmo ano de 1671, pelos homens da expedição de Antônio Soares Pais, sertanista que aí vem por sua vez a perder a vida ⁽¹³⁾. Ainda em 1671, um bando numeroso, sob a chefia de Sebastião Pais de Barros, alcança as cabeceiras do Tocantins, em pesquisas de minas, certamente as mesmas minas que cêrca de trinta anos antes eram mencionadas por Bartolomeu Barreiros de Ataíde nas suas cartas ao rei de Portugal.

Dois anos decorridos, essa mesma região volta a ser visitada por uma bandeira de Bartolomeu Bueno de Siqueira que vai às terras ao norte do Paranaíba; e a província jesuítica do Itatim, margeada pelo alto Paraguai, por sertanistas de Francisco Pedroso Xavier. Também por aí é localizado em 1682, junto do rio Mbotetê, hoje Miranda, o futuro descobridor do ouro de Coxipó-Cuiabá, Pascual Moreira Cabral Leme; e Antônio Ferraz de Araújo, em 1690, na zona que viria a ser a Vacaria de Mato Grosso ⁽¹⁴⁾.

4. *Tietê e caminhos de terra*

A mencionada bandeira de Sebastião Pais de Barros ao alto Araguaia, em 1671, se revestiu de particularidades que interessam de perto ao problema dos antigos caminhos que estamos estudando. A singularidade de que se rodeou essa

(12) Cf. F. A. Carvalho Franco, "Dicionário", cit., pgs. 63 e 22.

(13) Idem, *ibidem*, pg. 275.

(14) Idem, *ibidem*, pgs. 33, 213, 384, 435. — Também o norte de Mato Grosso é varejado em 1675 por um bando de Manuel de Campos Bicudo (Id., *ib.*, 67), além de outras expedições que teriam percorrido nesse entretempo os sertões de além rio Grande.

entrada está no fato de que provocou manifestações escritas de três personagens estranhos ao “mundo paulista”, o principal dos quais o próprio príncipe regente de Portugal, D. Pedro II. Antes de mais nada, porém, para que possamos apreender todo o significado de referências que, a propósito dessa bandeira de 1671, se fizeram a estradas ligando o sertão do Araguaia à vila de São Paulo, convém analisar primeiro alguns dados relativos a expedições anteriores que, como mostraremos, se dirigiram à mesma região.

Vimos acima que para irem aos Tememinó, em 1607, os homens da entrada de Belchior Carneiro passaram antes pelos Caiapó. Dessa maneira, a situação dos índios Tememinó ao tempo daquela entrada, se a pudéssemos identificar, serviria para nos indicar a direção em que ficava a estância dos Caiapó, que de modo geral já sabemos localizada no miolo do atual território paulista.

Em 1602 partia de São Paulo um bando comandado por Nicolau Barreto, do qual não se conhece o itinerário, embora alguns autores acreditem tenha sido no seu início pelo Tietê abaixo, mas sem qualquer confirmação. Sabe-se apenas, e com tãda certeza, que os participantes dessa bandeira estiveram em 1603 e 1604 nas áreas dos rios das Velhas e Paracatú, importantes afluentes do alto São Francisco, acima e do lado direito da serra da Canastra e do hoje chamado Triângulo Mineiro, onde aprisionaram principalmente índios Tememinó e Amoipira, dos primeiros em maior quantidade. Sabe-se ainda que em meados de março de 1604 os chefes da bandeira procedem à partilha da presa feita até então, divisão do gentio arrebanhado, regularização dos inventários e leilão dos bens deixados pelos bandeirantes mortos ⁽¹⁾, sinal de que iriam encetar em seguida a viagem de volta; e já em fins de agosto ou começos de setembro do mesmo ano de 1604 muitos dos seus homens, senão todos,

(1) Expressões de alguns documentos da bandeira: 1.º. Título de dívida assinado no “Rio de Goaiibihi” (rio das Velhas), em 17.2.603; 2.º. Testamento feito “neste sertão e rio do Paracatú”, em 12.3.603; 3.º. Testamento, “nesta entrada do Rio de Guaibihi”, em 29.6.603; 4.º. Inventário, “neste sertão e limites que povoam os gentios tomiminós”, em 31.7.603; 5.º. Em Inventário, “declaração das peças que foram dadas ao defunto em quinhão”: “... tais como os mais que neste sertão se repartiram da nação tomiminó e a [moi] piras”, em 14.3.604; (I.T.: 1.º. Vol. 26, pg. 5; 2.º. Vol. 2, pg. 21; 3.º. Vol. 26, pg. 14; 4.º. Vol. 26, pg. 9; 5.º. Vol. 26, pgs. 19 e 20).

se encontravam em São Paulo ⁽²⁾, tendo feito portanto a viagem de regresso em cerca de cinco meses, cinco meses e meio no máximo ⁽³⁾.

O contacto que seria estabelecido três anos mais tarde entre os homens da entrada de Belchior Dias Carneiro primeiro com os Caiapó, depois com os Tememinó, em conjunção com os dados acima e ainda com outros de que falaremos adiante, nos convence de que também a bandeira de Nicolau Barreto fez o seu percurso, tanto na ida como na volta, por caminhos de terra, como sucederia com a de Belchior Carneiro. Além dos fatos referidos, várias circunstâncias depõem nesse sentido:

1.º O bando se constituía de perto de 300 homens, conforme se afirmava em uma ata da Câmara de São Paulo ⁽⁴⁾; admitindo-se que cada um deles levasse três índios domesticados ⁽⁵⁾ para os seus serviços e os comuns da bandeira (transporte de cargas, roçadas, limpeza de terreno para assento de arraiais e plantio de milho, caça, pesca, preparo de alimentos, coleta, patrulhas de reconhecimento, etc., e, no retorno, vigilância sobre os indígenas apresados, já distribuídos e sob a responsabilidade de cada participante ⁽⁶⁾ ou sócio da bandeira), teríamos um total aproximado de 1.200 pessoas, entre brancos e vermelhos. Acrescente-se a isso a matalotagem indispensável e se verá logo que não se cogitaria de viajar por rios.

2.º Pelos cálculos de Orville Derby ⁽⁷⁾, com base nas “peças” atribuídas a bandeirantes falecidos no sertão (e por

(2) O inventário de um dos bandeirantes mortos (Brás Gonçalves, o môço) foi iniciado em São Paulo (após o regresso da bandeira) em 9 de setembro de 1604, sendo nele apensos os papéis feitos no sertão, entre os quais uma “declaração das peças que foram dadas ao defunto em quinhão”, datada de 14 de março de 1604 (Cf. I.T., Vol. 26, pgs. 5 e segs.).

(3) Há um compromisso lavrado no sertão em 10 de junho de 1604 (I.T., Vol. 5, pg. 251), mas pensamos que já então a bandeira se achava em marcha de retorno a São Paulo.

(4) ACMSP, Vol. II, pg. 126.

(5) Vê-se em I.T., Vol. 2, pg. 158, que na sua entrada de 1607 Belchior Carneiro levava seis índios “de casa”, ou “de serviço”. Como capitão da tropa, talvez sua participação fôsse maior, mas não havia número fixo, levando cada um o que pudesse, dividindo-se a presa em proporção.

(6) Lê-se em inventários feitos no sertão, que se entregaram tantas “peças” ao curador dos bens do defunto, as quais “vão a risco dos órfãos e herdeiros”; ou, que “morrendo ou fugindo vai [a] conta dos herdeiros” (I.T., Vol. 31, pg. 12).

(7) Orville Derby, “As Bandeiras Paulistas de 1601 a 1604”, in RIHGSP, Vol. 8, pgs. 401-2. — A presa era proporcional ao número de “serviços” de cada um (e possivelmente ao valor de outras contribuições), não se distribuíam por simples divisão. Mas como dois participantes receberam dez peças cada um, parece-nos razoável admitir esse número como média.

isso incluídas nos inventários), a tropa teria trazido para São Paulo cerca de 3.000 índios capturados (dez para cada bandeirante). Somados uns e outros, haveria prontos para o regresso uns 5.000 indivíduos, em números redondos; quantidade de gente que tornava impraticável, inconcebível mesmo, uma viagem em canoas ou pirogas, sem falar na necessidade que se impunha de estreita e contínua vigilância sobre os índios aprisionados (7).

3.º Em 1671 — quando já os Bilreiros não mais se encontravam em território hoje paulista, tendo-se tornado “velha” a estrada que antes para eles conduzia — é surpreendida em terras do futuro baixo Goiás a citada expedição comandada por Sebastião Pais de Barros; e dela se dizia em papel oficial do referido ano que o cabo dessa tropa, “à sua custa, cortando imensidade de caminhos, [tinha] vindo parar nas cabeceiras do rio Tocantins e Grão-Pará, onde está assistente com esta gente, e se tem notícia que deram com minerais, por terem formado casas e aberto estradas para a vila de São Paulo” (8).

Avisado do empreendimento de Pais de Barros, o regente de Portugal, muito esperançoso nos descobrimentos das minas a que se aludia na comunicação acima, escrevia-lhe expressiva carta, já muito divulgada: “Cabo da tropa da gente de São Paulo que vos achais nas cabeceiras dos Tocantins e Grão-Pará. Eu o Príncipe vos envio muito saudar. Tendo-se-me dado parte de que assistis nesse distrito com a vossa gente, havendo aberto estradas com a vossa gente desse sítio à Vila de São Paulo e sendo-me juntamente presente de que entre a gente que aí governais alguma dela tem descoberto minas de ouro e outros minerais e drogas desse sertão...”; daí prosseguindo com incentivos às pesquisas e promessas de recompensas (9).

(7) Sabe-se, por exemplos conhecidos, que viajavam em média seis pessoas em cada piroga; neste caso, teria de haver uma frota de mais de 800 canoas (Veja-se “Relatos Monçoeiros”, cit., pgs. 125, 151).

(8) F. A. Carvalho Franco, “Dicionário”, cit., pg. 60. Trata-se de comunicação do capitão-mor de Belém do Pará, datada de 6 de fevereiro de 1671.

(9) D.I., Vol. 67, pg. 88. De notar que ainda meio século mais tarde os paulistas davam o nome de Paraúpeba, ou Paraúpava, ao Tocantins. Dizia Antônio Pires de Campos, já citado, que “o Rio Araguaia faz barra no Paraúpeba que corre do sul quase ao norte...”; e um autor anônimo: “por este Rio dos Tocantins a que os Paulistas chamam Paraipaba...” (“Relatos Sertanistas”, coletânea e introdução de Afonso de Taunay, ed. Comissão do IV Centenário de São Paulo, São Paulo, 1954, pgs. 198 e 206).

Esta informação a respeito de estradas abertas desde o sertão goiano até a vila de São Paulo vem demonstrar, por um lado, que era prática antiga, por influência dos indígenas e por imposição dos próprios objetivos dos sertanistas ⁽¹⁰⁾, o trajeto a pé para diferentes rumos, quer ao longo do litoral, quer no sentido do sertão; sabe-se que havia realmente amplo cruzamento de veredas de índios que se estendia pelo interior, formando verdadeira rede de intercomunicações terrestres, das quais, como era natural, os sertanistas largamente se aproveitaram. Por outro lado, as expressões referidas à bandeira de Pais de Barros, de que ela fôra de São Paulo aos tributários do Tocantins “cortando imensidade de caminhos”, e de que havia “aberto estradas dêsse sítio à vila de São Paulo”, não deixam dúvidas quanto a ter sido alcançada aquela região por caminhos de terra ⁽¹¹⁾.

Mas a alusão a abertura de estradas desde o divisor das águas do Araguaia e Tocantins, onde se achava a tropa de Pais de Barros, até a vila paulistana, tem um significado particular e de grande interesse. Trata-se de referência que não ocorre normalmente no contexto das bandeiras. Toda entrada por terra ou por rios tinha sempre um itinerário certo, de antemão estabelecido. Eram trajetos demarcados entre dois pontos e conhecidos de membros da bandeira ou de seus guias índios. Depois de atingido o ponto de destino e assentado o arraial é que se principiava efetivamente a campear por várias partes, na procura dos indícios desejados — sinais de veeiros de metais preciosos, marcas ou trilhas de gentio. Mas nem mesmo destas colunas que saíam a farejar e pesquisar se podia dizer que Tateavam no escuro, pois isto era feito em geral por índios conhecedores da região ou por indígenas aliados estacionados nas proximidades, dos quais os sertanistas se utilizavam para êsse fim sempre que possível.

No caso dessa região do Araguaia-Tocantins que desde os princípios do século 17 vinha dando indícios de ouro, a existência de estradas ou caminhos que a ligavam à vila

(10) Tanto para pesquisar ouro como para surpreender e atacar aldeamentos indígenas, os sertanistas precisavam caminhar a pé e fazer comumente longos percursos e rodeios.

(11) “Cortar caminho” é coisa que não se faz nem se diz no caso de viagens fluviais, tenham estas de ser cumpridas em um, dois, ou mais rios.

de São Paulo, ademais de numerosas “trilhas de brancos” seguindo em várias direções ⁽¹²⁾, era o resultado natural da constante presença de paulistas em persistentes perquições e assaltadas dentro e fora do seu circuito. Era um fato cujos precedentes históricos remontavam à abertura da “estrada para o sertão dos bilreiros” e ao seu uso frequente, antes e depois de se haver ela tornado “velha”, antes e depois de ter sido despovoado o sertão dos Bilreiros pelos índios que o ocupavam.

A última bandeira paulista a seguir para o Alto Tocantins, no primeiro período de devassamento daquela área — princípios do século 17 — foi a de Antônio Pedroso de Alvarenga, em 1615. E nos papéis relativos a essa tropa não se faz qualquer referência aos Caiapó ou Bilreiros, o que bem se compreende se de fato o deslocamento de tais índios se efetuou logo após a afronta a eles feita pelos homens de Garcia Rodrigues Velho, em 1613, como atrás relatamos.

Mas esta bandeira de Pedroso de Alvarenga também se reveste de interesse para o nosso tema. O seu chefe fizera parte da expedição comandada em 1602 por Nicolau Barreto, o qual, como vimos, estacionara na área dos rios das Velhas e Paracatú, não sendo de excluir tivesse chegado até a dos formadores do Tocantins, já que é impossível documentar todos os passos e movimentos desses bandos de caçadores de índios e perquiridores de riquezas minerais. Fosse como fosse, em 1616 a bandeira de Pedroso de Alvarenga é localizada no sertão do Paraupava ⁽¹³⁾, tendo Carvalho Franco verificado que se vinha de onde ela se encontrava com segurança e facilidade a São Paulo: “As praças da bandeira abandonavam desse modo o sertão de Paraupava, vindo a São Paulo em pouco mais ou menos cinco meses de marcha” ⁽¹⁴⁾. Esse mesmo espaço de tempo, como vimos atrás, era consumido tanto pelos homens de Nicolau Barreto, em 1604, como pelos de Sebastião Pais de Barros, sessenta anos mais tarde, para virem da mesma

(12) É expressão usada pelo alferes José Peixoto da Silva Braga na informação que dá sobre a bandeira do segundo Anhangüera que se achava extraviada na altura do Meia Ponte: “nessa noite demos em trilha de brancos com que cobramos sem dúvida novos alentos” (Cf. “Relatos Sertanistas”, cit., pg. 134). No conceito do informante, como no de seus contemporâneos, “trilha de brancos” se opunha naturalmente a “trilha de índios”.

(13) I.T., Vol. 5, pg. 196. — Testamento de Pedro de Araújo, participante da jornada, redigido em 25 de abril de 1616.

(14) F. A. Carvalho Franco, “Dicionário”, cit., pg. 25.

área do Paraupava até a vila de São Paulo. Tal circunstância nos leva a crer que nestes três casos o trajeto fôra praticamente o mesmo, explicando-se por essa forma a equivalência do tempo gasto nas viagens.

Além das circunstâncias até aqui expostas, encontramos na documentação pertinente ao assunto indícios de que a bandeira de Nicolau Barreto marchara por terra tanto na ida como na volta, como iria ocorrer com as duas outras que temos examinado. Vejâmo-los:

1.º Dizia-se em 1602 numa ata da Câmara de São Paulo que “dez ou doze homens que estavam em seguimento de Nicolau Barreto capitão que Roque Barreto que foi desta capitania mandou ao sertão mudaram de viagem e se foram pelo rio Anhembi abaixo...” (15). Leia-se: “dez ou doze homens que estavam em seguimento de Nicolau Barreto... mudaram de viagem e se foram pelo rio Anhembi abaixo...”.

Por essa informação se comprova que a tropa de Barreto, ao encetar a viagem, chegara a um ponto do Tietê (Anhembi), não todavia para prosseguir dêsse ponto em diante pelo rio, embarcada; os dez ou doze homens que lhe deviam ir no encalço, êsses sim, tendo chegado ao mencionado ponto, se desviaram da rota, deixaram de seguir a tropa e desceram o Tietê. Embarcando-se, êles “mudaram de viagem”, a qual, logicamente, devia ser por terra.

2.º Estando a tropa já no sertão, em 1603, um dos seus componentes, ao redigir título de dívida, escreve o seguinte com referência ao lugar em que faria o pagamento: “Declaro que será no Rio de Anhembi” (16).

Se a viagem tivesse de ser feita por via fluvial, o devedor especificaria um ponto do rio em que a dívida seria saldada, um pôrto, um lugar de transbordo de barcos, uma cachoeira, um sítio de pouso. Não há sentido nem lógica em referir todo o curso ou extensão de um rio em que se vai navegar como o lugar em que determinado ato será realizado. Há lógica, isso sim, em se indicar um rio apenas pelo seu nome se de antemão se sabe que na marcha a empreender por terra êsse rio será alcançado num ponto certo e determinado do seu curso.

(15) ACMSP, Vol. II, pg. 114.

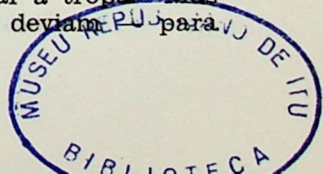
(16) I.T., Vol. 26, pg. 32.

Que os caminhanter iam atingir o Tietê num determinado setor do seu curso, é o que claramente se deduz da mencionada declaração. Como iam iniciar a marcha de retôrno e a certa altura da caminhada chegariam à barranca do Anhembi — num trecho conhecido onde todos costumavam chegar indo ou vindo de suas andanças pelo sertão — o declarante se limita a dizer que fará o pagamento “no Rio de Anhembi”, ou seja naquele setor do rio que era atravessado pelo caminho e que se constituía, por isso, numa espécie de pôrto, ponto de concentração de caminhanter e de navegantes. E também centro de convergência de caminhos; ponto de irradiação de trilhas e picadas em várias direções.

No caso em questão era precisamente o que ocorria: um caminho vindo do sertão na direção de São Paulo attingia a barranca do Tietê num ponto certo, conhecido de todos e de uso comum, um ponto de chegada prôpriamente dito. Um ponto que era ao mesmo tempo “o ponto de partida” e “o ponto de chegada” das viagens, attingido o qual o caminhante se considerava “em casa”. Um ponto a partir do qual, no regresso, os viajantes se dispersavam, seguindo cada um para o seu lado.

Esse setor do Tietê, em que se embarcavam e desembarcavam e ao qual convergiam diferentes caminhos, situava-se conforme mostram exemplos conhecidos desde a barra do Pirapitingui no Tietê (o chamado pôrto de Pirapitingui) até a aba norte do morro do Putribu, de onde sabemos por um documento de 1606 que saía um caminho no rumo do sertão. Por esse mesmo documento de 1606, sabemos também que havia então um “caminho geral” desde a vila de São Paulo até o Putribu e (naturalmente) até o pôrto de Pirapitingui.

Assim, conjugada a informação da ata da Câmara de 1602 com a expressão contida no título de dívida acima citado, vemos que a tropa de Nicolau Barreto seguira para um desses dois lugares da borda do Tietê, ou aí se reunira, como mais provável, iniciando nesse ponto a viagem prôpriamente dita. Reunidos os homens e as tralhas, tudo pronto para a partida, a tropa cruza o Tietê e inicia a caminhada, marchando por terra. Depois disso, dez ou doze homens partem de São Paulo, conforme previsto, para o Putribu ou o Pirapitingui, a fim de alcançar a tropa. Mas aí, em vez de prosseguir por terra, como deviam para



irem em seguimento da bandeira de Nicolau Barreto — inverteram o rumo, “mudaram de viagem e se foram pelo rio Anhembi abaixo”.

Vistos os fatos como ficam expostos, todos eles caem certo nos seus lugares, e há lógica e sentido no seu encadeamento.

Quanto ao rumo tomado pela tropa, a partir da área Putribu-Pirapitingui, uma simples mirada no mapa da região nos convence de que só poderia ser entre Norte e Noroeste. Mas para Norte, não precisariam êsses homens ir até Putribu-Pirapitingui ou a qualquer ponto do Tietê abaixo de Parnaíba; como também para Oeste, não tinham necessidade de chegar a ponto algum da barranca do Tietê. Dessa forma, só restava mesmo o rumo Noroeste.

Esta resenha nos põe, portanto, e de nôvo, diante da evidência de uma estrada para o sertão dos bilreiros, estrada já considerada velha em 1650. É um dado cujo exame leva necessariamente a algumas inferências de ordem histórico-geográfica que não julgamos demais esmiuçar.

O primeiro fato a notar é que o sertanista Bernardo Bicudo, morador desde antes de 1650 num sítio junto ao rio Pirapitingui, no município de Santana do Paranaíba e próximo da futura Itu, possuía desde antes dessa data um trato de terras “em Capivari”. No tópico em questão, o nome Capivari não designa propriamente o rio assim chamado, mas uma paragem banhada por êsse afluente da margem direita do Tietê. Admitindo-se que essa fôsse a paragem em que surgirá mais tarde — se já não existisse em embrião em 1650 — um povoado que em seguida se transformará na vila de Capivari ⁽¹⁷⁾, seria de esperar que êsse povoado começasse a se constituir num ponto determinado da “estrada velha” para o sertão, a estrada que passava por Capivari, talvez na convergência formada por algum outro caminho que nela desembocasse, talvez junto de um pouso de caminhantes, na borda do rio, que de muita serventia então seria.

Sobre o que não pode restar dúvida, em vista dos termos do citado item do inventário de Bernardo Bicudo, é que em 1650 a “estrada velha” para o sertão dos Bilreiros pas-

(17) Veja-se, a respeito dessa passagem, Nota B, no fim dêste trabalho.

sava pela paragem de Capivari. Essa estrada não nascia em Capivari; para demandar o sertão, passando por Capivari, tinha ela forçosamente de partir de um dos núcleos de habitação já existentes e localizados mais ao Sul, em latitude abaixo da de Capivari; ela tinha de partir ou da vila de São Paulo ou da vila de Santana do Parnaíba, ou ainda da povoação de Itu, os três núcleos em relação aos quais a paragem de Capivari se interpunha na rota para o sertão.

Vimos atrás, pelo registro das minas de Clemente Alves, de 1606, que existia então um “caminho geral” ligando São Paulo a Parnaíba, esta à aba Norte do morro do Putribu e (com certeza) ao pôrto de Pirapitingui; prosseguindo no mesmo rumo, chegaria (por volta de 1650) à povoação de Itu e, mais adiante, ao pôrto de Ararituaba, futura Pôrto Feliz. Tem-se, portanto, que a estrada para o sertão dos Bilreiros se apresentava como uma ramificação desse “caminho geral”, e outra não podia ser senão o caminho do sertão que, conforme deduzimos do citado documento de 1606, partia da altura do morro do Putribu.

Mas como esta é uma estrada, ou caminho, de que nunca se cogitou na historiografia paulista, e como a questão que naturalmente se impõe se resume em — por onde seguiria a estrada velha que buscava o sertão dos Bilreiros? — devemos antes de mais nada obter uma *visão geral das diretrizes seguidas pelo movimento entradista dos bandeirantes paulistas*.

5. *Diretrizes gerais das bandeiras*

Sabemos já que a partir dos inícios da colonização êsse movimento se dirige para o Sul e Sudoeste ⁽¹⁾. Em seguida, pelos fins do século 16, começam as perquirições no sertão que corria da vila de São Paulo para Oeste e Noroeste, alto Paraná e rio Grande, seguindo-se a êsse o território dos futuros Mato Grosso e Goiás. Não nos devemos esquecer, entretanto, que ainda em 1591 índios contrários eram combatidos por um bando de paulistas em Pirapitingui, tendo êsses índios atacado e depredado no ano anterior a igreja da aldeia, futuro bairro paulistano de Pinheiros; e que na mesma ocasião havia notícia de uma concentração de caci-

(1) Veja-se, a respeito: Mário Neme, “Notas de Revisão da História de São Paulo”.

ques inimigos no sítio da futura Barueri, em conluio para dar guerra a São Paulo; e mais, que em 1594 resolve-se na Câmara de São Paulo enviar espias até Pirapitingui “para fazer vigiar os índios” (2).

Ao mesmo tempo, entre 1590 e 1610 registram-se algumas expedições, quase tôdas de cunho oficial, para a região das nascentes do São Francisco, em busca da famosa serra de Sabaraboçu (Minas Gerais), mas tôdas estas ou partem do vale do Paraíba (Mogi das Cruzes, Taubaté), ou do litoral do Espírito Santo. As entradas para terras hoje de Minas Gerais, deslocando-se da vila de São Paulo e evitando o vale do Paraíba, só terão início na segunda metade do século 17, por volta de 1670. Na verdade, com caráter esporádico, a busca dos sertões da futura Minas Gerais é retomada já em 1643, por uma bandeira de João Pereira, mas ainda pelo vale do Paraíba. Seguem-se a essa uma entrada de Pedro Fernandes Aragonês, em 1646, uma segunda de Matias Martins de Mendonça em 1650 e ainda mais duas de Antônio Gonçalves Mendonça em 1650 e em 1663, tôdas quatro por via de Taubaté (3).

Já então passava o governo de Portugal a comunicar-se diretamente com os sertanistas a fim de os incentivar na procura das riquezas do sertão, do que resultou a grande bandeira de Fernão Dias Pais, em 1674. O malôgro da expedição de Raposo Tavares ao Itatim em 1648 e das pesquisas junto aos tributários do Tocantins e Araguaia na década de 1670, acrescido do desengano quanto à existência de ouro de beta na zona do litoral (Paranaguá, Cananéia, Iguape), induz a coroa — sem perder de todo as esperanças no planalto central — a incentivar as buscas nas partes que viariam a constituir as Minas Gerais, renovando-se as tentativas feitas por volta dos princípios do século — as persistentes expedições ordenadas por d. Francisco de Sousa, de imensa influência no movimento bandeirista. Insuflados pelo próprio rei ou por delegados seus para isso designados, os paulistas concentram suas vistas principalmente na serania do já lendário Sabaraboçu, devassando com insistên-

(2) ACMSP, Vol. I, pgs. 423, 404, 489.

(3) F. A. Carvalho Franco, “Dicionário”, cit., pgs. 32, 244, 245, 292. — A esse tempo vão algumas expedições à lendária Sabaraboçu, no sertão de Minas, mas pelo Espírito Santo: os irmãos Coutinho de Melo em 1645, João Correia de Sá em 1659 e Barbalho Bezerra em 1666, além de algumas outras (Id., ib., pgs. 65, 241, 342).

cia os sertões de além Mantiqueira, onde efetivamente acabariam encontrando riquíssimos filões. Explica-se dessa maneira que as terras acima do rio Grande e alto Paraná permanecessem quase esquecidas durante bem uns vinte anos.

A bandeira de Fernão Dias Pais, em 1674, teria, na opinião de vários historiadores, seguido ainda pelo Vale do Paraíba, ou mais precisamente por Taubaté ⁽⁴⁾. Mas uma das vanguardas dessa bandeira era comandada por Matias Cardoso de Almeida, de quem se diz que “em 1664 já conhecia as trilhas que de São Paulo levavam ao norte brasileiro, varando as Minas Gerais e mesmo, dava preferência a um caminho que traçara, passando por Atibaia e Sapucaí, via que ao princípio foi conhecida pelo seu nome e de onde afugentara um resto dos terríveis índios lópos” ⁽⁵⁾.

Este mesmo Matias Cardoso servirá de guia, pouco depois, a d. Rodrigo de Castelo Branco, que em 1681 segue no descobrimento das minas de Sabarabocú. “Saindo de São Paulo a 19 de março — escreve Ellis Júnior — a leva tomou o caminho do Juquerí, chegando a Atibaia a 24 de março, segundo se vê de um recibo que dom Rodrigo passou ao capitão João Pais Rodrigues (‘Registro’, III, 293). É fácil de depreender que uma vez assinalada a presença de expedições em Atibaia, cinco dias após a partida de S. Paulo, desprezou ela o caminho do Paraíba, divergindo portanto do roteiro de André de Leão, no começo do século, e talvez da esteira deixada por Fernão Dias, si é que o grande bandeirante, também, já não havia penetrado nas Gerais, por Atibaia, o que, aliás, é opinião do grande Capistrano” ⁽⁶⁾.

Mas a despeito de revelado o caminho por Juquerí e Atibaia (paragem), não há dúvida que a derrota anterior, pelo vale do Paraíba, continuará sendo a preferida, mesmo depois de iniciados os descobrimentos e a mineração nas Gerais; é por ele que transitam os principais cabos dessa

(4) Refere a propósito Carvalho Franco um atestado da Câmara de Taubaté, datado de 1681, no qual se diz que Fernão Dias havia passado por ali (Id., ib., pg. 277).

(5) Idem, ibidem, pg. 23.

(6) Alfredo Ellis Júnior, “O Bandeirismo Paulista”, “Recuo do Meridiano”, Tipografia Piratininga, São Paulo, s.d., pg. 219.

fase (7), como é por êle que se faz a movimentação dos paulistas por ocasião dos episódios da chamada guerra dos emboabas (8).

Já na segunda década do século 17 passa a ser usada uma nova derrota para o território mineiro, um caminho que entrando em Minas fletirá para as terras da futura Goiás. Esse caminho passava por Jundiá e, cortando as águas do Atibaia, do Jaguari, Mogi-guaçu, Pardo, Sapucaí e Grande, seguia para o planalto central. Foi a derrota que fez Bartolomeu Bueno da Silva, o segundo Anhanguera, na sua entrada para o descobrimento das minas nas cabeceiras do Meia Ponte. Segundo um seu acompanhante, a leva, em que iam 39 cavalos, saiu de S. Paulo a 3 de julho de 1722 e já nesse dia ia pousar "junto ao mato de Jundiá". Na manhã seguinte, acrescenta, "entramos no mato e gastamos nêlo quatro dias. Saindo do mato, passamos o rio Mogi..." (9). Percebe-se por tôda a descrição dessa testemunha que se tratava de caminho conhecido até pelo menos o rio Grande ou um pouco além (10).

É de notar que êste caminho traçava uma linha quase reta de Sul a Norte, apenas pouca coisa se desviando para Noroeste; ao passo que o caminho que ia pela paragem de Atibaia, percorrido pela expedição de d. Rodrigo de Castelo Branco em 1681, pedia para Nor-nordeste, numa direção que buscava o rio Paraupeba, importante afluente da margem direita do São Francisco e cuja nascente fica pouco acima do sítio em que se estabeleceria Belo Horizonte.

Feito êste retrospecto das diretrizes gerais das bandeiras e entradas paulistas, o que dêle se evidencia é que tôdas as três derrotas para o território de Minas Gerais, tanto a

(7) Significativo a êste respeito é que, escrevendo em principios do século 17 (o seu livro é submetido a censura prévia em 1710), André João Antonil apenas refere, como caminho de São Paulo para as Minas Gerais e para o rio das Velhas, o trajeto por Taubaté-Guaratinguetá (Cf. André João Antonil, "Cultura e Opulência do Brasil", Livraria Progresso Editôra, Salvador, 1955, pgs. 17 e 213).

(8) O "cabo maior dos paulistas", Amador Bueno da Veiga, seguindo a testa da tropa, vai topar com o governador A. de Albuquerque em Guaratinguetá (Cf. F. A. Carvalho Franco, "Dicionário", cit., pg. 419).

(9) Cf. "Relatos Sertanistas", cit., pg. 121. — É preciso evitar o êrro, em que têm incidido bons autores, de confundir o rio Atibaia atravessado por essa estrada, em trecho bem acima de Campinas, com a paragem ou povoação de Atibaia, muito mais abaixo e a leste do caminho de Goiás.

(10) Sobre o caminho seguido pelo Anhanguera, veja a 2.ª parte dêste trabalho.

que partia do vale do Paraíba, como a que seguia pela povoação de Atibaia, e ainda a que cortava o mato de Jundiá, seguindo para Goiás depois de atravessar terras mineiras, distanciavam-se da “estrada velha para o sertão dos bilreiros” que passava pela paragem de Capivari, como vem referido do inventário de Bernardo Bicudo de 1650.

6. *A estrada velha dos Bilreiros até 1723*

Permanece, portanto, a questão quanto ao rumo que teria tomado a “estrada velha do sertão para o sertão dos Bilreiros”. Já vimos que para passar por Capivari ela devia proceder de um dos núcleos que ficavam ao sul desta paragem; que em vista da distribuição geográfica de tais núcleos, poderíamos tomar a própria vila de São Paulo como seu ponto de partida. Teríamos, então, considerando as ligações terrestres já existentes, uma rota que seguia de São Paulo para Sant’Ana do Parnaíba e desta para a várzea do Tietê no trecho Putribu-Pirapitingui. Era esse o “caminho geral” de 1606 ⁽¹⁾; dêle partia, no trecho indicado, um ramal, o caminho do sertão que passava pela paragem de Capivari, presumivelmente aquela em que surgiria tempos depois — se já não existisse em estado nascente por volta de 1650 — o bairro desse nome ⁽²⁾.

Estabelecido dessa maneira o traçado do trecho inicial da estrada, bastará uma rápida consulta à carta geográfica da região para nos convenceremos de que esse caminho, partindo da vila de São Paulo ou de Putribu-Pirapitingui, no rumo do sertão e cortando uma paragem banhada pelo Capivari, tinha necessariamente no seu prosseguimento de atravessar o rio Piracicaba. Realmente, depois de transposto o Capivari, por muito que se desviasse do seu rumo Noroeste, o caminho atingiria o Piracicaba. Isto somente não aconteceria na hipótese de o seu traçado já na margem direita do Capivari fletir-se para a esquerda ou para a di-

(1) Pouco mais tarde, esse “caminho geral” iria atingir a nascente povoação de Itu, onde em 1610 Domingos Fernandes erige uma capela; e prosseguindo sempre no mesmo rumo alcançaria o porto de Araritaguaba, no Tietê, em torno do qual surgiria a povoação desse nome, futura Pôrto Feliz. — Veja-se Nota A, no fim deste trabalho.

(2) Posteriormente haverá, além desse, um caminho para Capivari saindo da povoação, depois vila e cidade de Itu; caminho que, já com foros de estrada, ligava em fins do século 19 São Paulo a Capivari, através de Itu, como se vê em minúcia no levantamento geográfico da zona feito pela comissão chefiada por Orville Derby (“Fôlha de Itu, Comissão Geográfica de São Paulo, Escala 1:100.000, 51,5 cm x 55,5 cm, São Paulo, 1903).

reita num ângulo de 90 graus, hipótese de todo inadmissível, como logo se vê. E inadmissível não apenas com relação a este caso, mas a qualquer outro em que a rota seguida não topasse com uma barreira natural intransponível.

Se esse caminho atravessava o Piracicaba, isto deveria ser feito por baixo das corredeiras do seu salto, trecho em que o rio ainda hoje dá vau em tempos de seca. E daí, obedecendo ao seu próprio traçado inicial, prosseguiria na direção dos campos de Araraquara. Tal era, na melhor suposição, a derrota da “estrada velha do sertão, para o sertão dos Bilreiros”, como aparece referida no inventário de Bernardo Bicudo em 1650.

Esse caminho só podia ser aquele a que se aludia no documento de 1606, pois é curial que não se abriam duas vias de penetração partindo da área de Putribu-Pirapitingui para seguir no mesmo rumo Noroeste. É tido agora na conta de velho, pelo motivo que já sabemos, mas nem por isso deixará de ser palmilhado de então em diante com alguma freqüência por roceiros e sertanistas, como com bom fundamento supusemos com relação às bandeiras da década de 1670.

A continuidade do uso do caminho é uma inferência lógica e necessária, além de outras razões, pelo fato de não existir outra maneira de se explicar que em 1726 um colono estabelecido junto do salto e do porto do Piracicaba, e itua-no Felipe Cardoso, pudesse dizer que ele sozinho, com somente os seus próprios recursos de cidadão particular, e por sua iniciativa, construía em 1722 um caminho desde aquele porto até Itu ⁽³⁾. E esta é igualmente a única forma de se entender que pelo mesmo tempo um informante anônimo pudesse ter tido notícia de que o caminho para o rio Grande, pelo Piracicaba e pelos campos de Araraquara, poderia ser feito facilmente, e isto não por ciência própria, mas com base no que diziam outras pessoas, ou seja por conhecimento transmitido pela tradição. Escrevendo por volta de 1720-23 ⁽⁴⁾, 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”, depois de expor as várias alternativas que se ofere-

(3) Voltaremos a falar adiante deste feito de Felipe Cardoso.

(4) Quanto à data deste escrito, veja-se Nota C, no fim deste trabalho.

ciam à navegação pelo Tietê e por diferentes rios hoje de Mato Grosso e Goiás, acrescentava: "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"; e daí prossegue relatando os vários rumos já além rio Grande (5).

A certeza de que facilmente se encaminhava por terra de Itu a Piracicaba e aos campos de Araraquara, o que necessariamente se fazia passando por Capivari, não poderia estar desligada da experiência que os paulistas tinham da "estrada velha do sertão para o sertão dos Bilreiros", mencionada cêrca de setenta anos antes num inventário e que sem dúvida não teria deixado de ser ocasionalmente palmilhada por um ou outro sertanista desde 1650 até 1720; pois, não podendo ser outro o rumo da estrada velha que passava por Capivari, só assim se compreenderia que se tivesse formado a tradição de que por Itu e Piracicaba se podia chegar em poucos dias ao rio Grande por terra, como caminho mais fácil de São Paulo para o Cuiabá.

Significativo a este respeito é que o informante anônimo somente venha a falar do perigo dos Caiapó ao referir-se a este caminho por terra. É, com efeito, imediatamente depois de afirmar que se pode fazer a derrota toda "por terra de S. Paulo para o Cuiabá", indo de Itu ao rio Pira-

(5) Cf. "Relatos Sertanistas", cit., pg. 204. — Esse trecho, como outros que temos transcrito, foi por nós acertado segundo a norma que desde sempre seguimos e que assim expunhamos no Prefácio do nosso livro "História da Fundação de Piracicaba", de 1943: "Na reprodução dos documentos adotamos o critério de não apenas atualizar a ortografia deles, mas também de completar as palavras abreviadas — de largo uso antes do advento da máquina de escrever. Isso torna mais acessível a sua leitura sem qualquer inconveniente, pois a sintaxe permanece inalterada, com a mesma fidelidade que teria a transcrição textual. Uma reprodução por assim dizer fotográfica, tendo em vista principalmente a ortografia variável e arbitrária de escrivães pouco esclarecidos, nenhuma vantagem traria ao leitor, com muito de dificuldade na leitura. Mesmo porque, permanecendo a sintaxe, permanece sem dúvida o espírito da lingua vigorante entre nós naqueles tempos, que é o que cumpria manter" (Ob. cit., pg. 10; veja-se Nota 6 do capítulo seguinte).

cicaba e daí ao campo de Araraquara e ao rio Grande, que êle anota: "De Itu ao rio Grande não se encontram facilmente os Caiapós, a que por outro nome chamam Bileiros", prosseguindo na informação já por nós transcrita. Depoimento êste de suma importância por confirmar, também, a presença ocasional de tais índios no vale do Tietê ainda no primeiro quartel do século 18.

É de notar igualmente que êsse informante indica o campo de Araraquara como o ponto do trajeto em que o caminhante podia desviar-se do rumo até então seguido, fletindo para Nordeste (sic) a fim de ir buscar o circuito de Cuiabá. Confirma-se assim o que atrás sugerimos a respeito de se haver constituído o campo de Araraquara numa espécie de nó de comunicações, ponto de irradiação e convergência de caminhos para diferentes direções; uma das quais a que imbicava para Nor-nordeste, no rumo das terras hoje do Triângulo Mineiro; outra, a indicada pelo informante, na direção Nor-noroeste — não Nordeste como figura no texto por engano seu ou êrro de copista, pois se o interesse estava em alcançar a área de Cuiabá teria de ser Noroeste, no mínimo.

7. *Tentativa de melhoria do traçado*

A 23 de novembro de 1721, três meses depois de aportado a São Paulo ⁽¹⁾, o capitão-general governador Rodrigo César de Menezes expedia edital de concorrência para abertura de "caminho pelo sertão para as novas minas do Cuiabá, para ficar mais fácil a todos o irem e virem com cavalos e cargas, com mais comodidade do que até agora experimentam pelos rios" ⁽²⁾. Era um problema que vinha sendo tratado desde o ano anterior, tendo-se nêle envolvido, primeiro o capitão Bartolomeu Pais de Abreu, depois Gabriel Antunes Maciel, em seguida, já nos começos de 1722,

(1) Rodrigo César de Menezes chega a São Paulo a 3 de setembro de 1721 e a 5 se empossa na Câmara Municipal. Com a sua posse, fica efetivamente instituída a Capitania de São Paulo, com êsse ato de posse separada de Minas Gerais, desmembrando-se assim a Capitania de São Paulo e Minas criada em 1709 (D.I., Vol. 11, pg. 3; Vol. 47, pg. 226); A separação fôra ordenada por alvará régio de 2.12.1720 (Idem, Vol. 11, pg. 6). Os três governadores até então nomeados para a capitania conjunta, desde 1711 a 1717, depois de se empossarem em São Paulo, se fixaram em Ouro Preto (Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, d. Braz Baltazar da Silveira e D. Pedro de Almeida, conde de Assumar). Com Rodrigo César de Menezes começa, a rigor, a história político-administrativa de São Paulo.

(2) D.I., Vol. 12, pg. 14.

Manuel Godinho de Lara e seus sócios, e, finalmente, em princípios de 1723, Luís Pedroso de Barros. Com exceção do último, todos os demais tentaram ou pretenderam abrir o caminho pelo sertão que corre entre o Paranapanema e o Tietê.

A concorrência aberta em novembro de 1721, julgada por uma junta em 19 de janeiro de 1722, é vencida por Manuel Godinho de Lara, em razão de ser ele, como se diz então, “o melhor sertanista e pedir muito menos que os mais”, além de não se tornar “necessário para esta importante diligência fazer-se despesa da Real Fazenda... nem contribuir o povo com cousa alguma” (3). Mas tanto quanto os anteriores pretendentes, Manuel Godinho de Lara não levou a cabo a empresa. Começando o trabalho no sertão balisado pelos rios Aguapeí e Tietê, para alcançar o rio Grande (Paraná) num ponto fronteiro à barra do rio Pardo, onde receberia terras de sesmaria, não o concluiu.

Das circunstâncias que ocorreram no caso, informava o governador Rodrigo César de Menezes em carta ao rei de 26 de agosto de 1724: “Senhor. Logo que se ajustou abrir-se o caminho para as novas Minas de Cuiabá, dei conta a V. Majestade da forma do ajuste dele com Manuel Godinho de Lara, cujas condições remeto, como V. Majestade me ordena, as quais não tiveram efeito por causa de não abrir o caminho com a brevidade que prometia, assim por ser pouca a gente que levava e lhe morrer parte dela e fugir outra, como porque as águas entraram, faltando-lhe também o mantimento; e porque depois se ofereceu Luís Pedroso de Barros para abrir pela parte mais conveniente, pedindo por prêmio se lhe perdoasse o crime que lhe resultou de uma assuada que se fez ao Sindicante Antônio da Cunha Soutomaior, o que conseguiu da Relação do Estado, comutando-se-lhe a sentença que tinha tido a pena pecuniária, e procurando logo a ir abrir o dito caminho, foi sem demora, e depois de andar nove meses na diligência se recolheu a esta cidade, dando conta do que havia feito; e porque não tinha [o caminho] comodidade para irem gados se resolveu a tornar, escolhendo diferente rumo em que se pudesse achar melhores passagens para cavalgaduras e ga-

(3) Idem, Vol. 32, pg 15.

dos; e assim por êle espero cada dia se recolha com o caminho feito, por ter capacidade e préstimo para isso e fôrça dos parentes e amigos que o acompanham" (4).

Vê-se que Manuel Godinho de Lara e seus sócios trabalharam no ano de 1722 até a vinda das águas (outubro-novembro), não conseguindo, porém, abrir a estrada no prazo estabelecido. Isto dá azo a Rodrigo César de Menezes de cassar-lhes a concessão e de atribuir o empreendimento a Luís Pedroso de Barros. Inicia êste a picada em agosto de 1723, empenhando-se na tarefa durante nove meses corridos e já em abril de 1724 se encontra em São Paulo, quando dá conta do que fizera ao governador. Como a picada por êle aberta não permitia a passagem de gados e cavalgadas, voltou ao trabalho ainda em 1724: em 26 de agosto dêsse ano o governador escrevia ao rei, como vimos acima, dizendo que esperava a cada dia que o sertanista se recolhesse, "com o caminho feito". E, na verdade, já a 23 de março do ano seguinte (1725), Rodrigo César de Menezes conferia a Luís Pedroso de Barros o Hábito de Cristo que lhe havia prometido como prêmio pela abertura da estrada (5).

O dado importante a reter é o pouco tempo — nove meses — que Luís Pedroso de Barros consome na abertura da picada. Tendo começado o serviço, com agregados e índios domésticos, em agosto de 1723, já em maio do ano seguinte se encontrava de nôvo em São Paulo, prestando informações ao capitão-general. A êsse tempo, como ficou referido, o ituano Felipe Cardoso havia construído, à sua custa, um caminho de Piracicaba a Itu, conforme alegava em pedido de sesmaria. Fizera mais, entretanto, êsse povoador, pois dizia no seu requerimento que além de abrir a estrada, "houvera fornecido gratuitamente mantimentos aos que se exercitavam no caminho do Rio Grande" (6).

Esta afirmação de um dos povoadores pioneiros de Piracicaba não deixa dúvida quanto ao rumo da estrada que

(4) Idem, *ibidem*, pg. 82.

(5) Cf. D.I., Vol. 20, pg. 156. — A concessão é confirmada pelo rei por ato de 27.9.1725 (D.I., Vol. 18, pg. 176).

(6) Mário Neme, "História da Fundação de Piracicaba", ed. João Mendes Fonseca, Piracicaba, 1943, pgs. 15 e sgs.

se tentava abrir ⁽⁷⁾. Mas uma carta do próprio Luís Pedroso de Barros, datada de 2 de maio de 1724, ainda melhor o confirma, fornecendo além disso outros elementos de interesse para o assunto. O sertanista dava conta, por essa missiva dirigida ao governador da Capitania, do resultado da sua viagem de reconhecimento do caminho. Dizia:

“Exmo. Sr.: — A dous de Agôsto parti da vila de Itu seguindo o caminho do rio Capivari, e daí ao rio Piracicaba, e dêste ao morro de Araquara [⁽⁸⁾] donde principiam os campos do dito Araquara. O mato que se entermete da vila de Itu a Araquara serão sete ou oito dias. Atravessei os ditos campos até as cabeceiras do Jacaré-pepira que serão dez dias. Desta paragem continuei a marcha rompendo pela ponta do mato de Jacaré-pepira na demanda e diligência de ver se podia descobrir mais campos; e assim caminhei sempre por cerrados cortando algumas pontas de matos virgens, porém tudo o mais catanduvras a que chamam cerrados até dentro do rio Grande. A maior parte dos cerrados, e as restingas dos matos virgens com pasto para as bestas. Enquanto ser capazes para introduzir por êles gados para o rio Grande, tem a dificuldade dos cerrados. Também para se poder abrir prontamente dificulta o mesmo mato, ou cerrado porque todo se há de abrir com instrumentos de foices e machados, e necessita de força e gente, e de sustento; tempo e tropas. A que fiz com as muitas águas não houve tempo para se poder queimar; e assim produziu pouco. Quando V. Exa. seja servido que se abra o caminho por onde eu fiz a picada estou à obediência de V. Exa. concedendo-me os oito companheiros que a V. Exa. nomeie. Chacra de 2 de maio de 1724. Aos pé de V. Exa. Luís Pedroso de Barros” ⁽⁹⁾.

Por êsse sucinto relatório, alguns fatos podem ser estabelecidos, entre os quais o pleno conhecimento do rumo a seguir desde Itu ao rio Grande e mais ainda a facilidade em transpor o terreno. Sete ou oito dias de Itu às fraldas

(7) Veja-se sobre o assunto: Gentil de Assis Moura, “O primeiro caminho para as minas de Cuiabá”, in RIHGSP, Vol. 13, pg. 132; A. de Toledo Piza, D.I., Vol. 35, pg. 295, Nota de rodapé; Mário Neme, “A primitiva estrada para Cuiabá”, in “O Estado de S. Paulo”, 18, 21 e 25 de agôsto de 1940, artigos reproduzidos em RAMSP, Tomo 59, pgs. 201-210.

(8) Araquara, ou seja Araraquara, era o primitivo nome da Serra de São Pedro.

(9) Arquivo Público do Estado de São Paulo, Ordenanças de Itu, Caixa 55, Maço 55, Pasta 1, Doc. 9 (Cópia fotográfica por gentileza da pesquisadora Ana Maria Martinez Corrêa).

da Serra de São Pedro, *onde principiam os campos de Araraquara*, mais dez desde os limites inferiores destes campos até as cabeceiras do Jacaré-pepira. O próprio informante deixa patente a facilidade encontrada: “parti da vila de Itu seguindo o caminho do rio Capivari, e daí ao rio Piracicaba, e dêste ao morro de Araraquara [São Pedro]”. Mais dez dias e a tropa cruza os campos de Araraquara, desde a Serra de São Pedro ao Jacaré-pepira. Sômente a partir dêste ponto encontra alguma dificuldade, porque o cabo tenta descobrir terreno em melhores condições de prosseguir; êle quer ver se daí em diante existem campos por onde a abertura do caminho se tornaria mais fácil e a própria estrada melhor se conservaria, livre de matos ciliares. Essa preocupação transparece claramente dos termos da sua carta: como o trilho prosseguia por entre matos e cerrados, obrigando a cortar árvores e a trabalhos mais pesados na limpeza dos carrascais, o descobrimento de campos seria a melhor solução. Mas a busca parece ter sido em vão, pois acaba o sertanista por reconhecer que para abrir o caminho do Jacaré-pepira em diante teria que ser mesmo entre cerrados e pontas de mata; daí — escreve — a necessidade de maior fôrça de gente, foices e machados, para a abertura da estrada nas condições que o governador deseja.

A facilidade no seguimento da trilha desde o rio Piracicaba permite inferir que nos setenta anos que medeiam entre 1650 e 1720 a “estrada velha do sertão para o sertão dos Bilreiros” não teria deixado de ser periódicamente curçada — única maneira, aliás, de se haver conservado até essa época a tradição de fácil trânsito terrestre entre Itu e o rio Grande através do rio Piracicaba e dos campos de Araraquara ⁽¹⁰⁾. Única maneira também de explicar, como dissemos, que nessa ocasião o ituano Felipe Cardoso pudesse dizer que êle, sôzinho, contando apenas com os seus próprios recursos de cidadão particular, construiu um caminho de Piracicaba a Itu, caminho pelo qual Luís Pedroso de Barros facilmente transita em 1723, conforme deixa explícito em sua carta.

(10) Na ocasião em que Pedroso de Barros cumpria sua missão oficial, o governador dava permissão, em 3.6.1723, ao padre-mestre frei Frutuoso da Conceição para realizar pesquisas de minérios nas Serras de Araraquara (Araraquara), no que devia ser acompanhado por um Sebastião Sotil (D.I., Vol. 12, pg. 86). Êste fato comprova conhecimento anterior do local e do caminho ou trilha que a êle levava.

Significativo a este respeito é que Gentil de Assis Moura, com a experiência adquirida nos seus trabalhos para a Comissão Geológica e Geográfica de São Paulo, apesar de estar enganado quanto ao rumo seguido por Pedroso de Barros, não deixou de apresentar argumento do mesmo teor, ao comentar: "Parece que Luís Pedroso aproveitou em grande parte a estrada iniciada por Bartolomeu Pais; só assim é que se poderia explicar a relativa rapidez com que ela foi aberta, quando é de presumir que ela com um desenvolvimento mínimo de 10 por cento tivesse cerca de cem léguas, o que é muito para ser aberta num prazo relativamente pequeno como o em que ele o fêz" ⁽¹¹⁾. O fato é que Luís Pedroso não aproveitou uma picada de fatura recente, como supôs Gentil de Moura, mas um caminho antigo de São Paulo, Parnaíba, Putribu-Pirapitingui, Capivari, Piracicaba, campos de Araraquara, caminho que no espaço de um século não teria deixado de ser trilhado com frequência bastante para que se tornasse fácil, no início da década de 1720, primeiro, a tarefa de Felipe Cardoso, depois a de Luís Pedroso de Barros.

Segundo o que consta da documentação, o governador Rodrigo César chegou a aceitar o picadão aberto por Luís Pedroso como obra realizada, anunciando mesmo que por ele iria enviar a primeira tropa carregada e conferindo, em 1725, o prêmio que havia prometido ao sertanista, a concessão do Hábito de Cristo, a qual seria, aliás, confirmada no ano seguinte por Sua Majestade ⁽¹²⁾. Mas a despeito disso, a verdade é que logo em seguida Rodrigo César ordena ao Anhanguera que ao chegar de retôrno a Goiás faça abrir ligação entre essa parte e as minas de Cuiabá, para que a mesma estrada passasse a servir aos dois lugares. E ele próprio, com sua comitiva, segue para Cuiabá pela via fluvial, nunca mais voltando a preocupar-se o problema de um caminho de terra direto para aquela região. E já em 1733 prescrevia-se que o caminho geral de Goiás servisse também para os que demandassem a área de Cuiabá, ficando proibido qualquer outro, por terra ⁽¹³⁾.

(11) Gentil de Assis Moura, "O primeiro caminho para as minas de Cuiabá", cit., pg. 132.

(12) D.I., Vol. 20, pg. 156; Vol. 32, pg. 118; Vol. 18, pg. 176; Vol. 32, pg. 158.

(13) D.I., Vol. 22, pg. 51.

Da estrada de Luís Pedroso de Barros, atravessando o rio Piracicaba e os campos de Araraquara, não se voltaria a cuidar nas esferas oficiais, embora algumas manifestações se registrassem em 1736-37, na Câmara de São Paulo, provocadas por propostas de Bartolomeu Paes de Abreu e Manuel Dias da Silva para abertura de caminho mais curto para Cuiabá, ao que parece aproveitando a estrada de Goiás até certo ponto e daí derivando à esquerda no rumo das minas do futuro Mato Grosso ⁽¹⁴⁾.

Mas a facilidade com que tanto Felipe Cardoso como Luís Pedroso de Barros levaram a cabo a tarefa de abrir passagem de Itu ao rio Piracicaba e dêste aos campos de Araraquara, estava a demonstrar terem ambos enveredado por trilha já batida e que outra não poderia ser senão a antiga "estrada velha do sertão para o sertão dos Bilreiros".

Apesar de assim designada, em 1650, não se trataria com certeza de uma estrada no rigor do termo, mesmo tendo-se em conta as deficiências das estradas da época, mas de simples caminho, nada mais que antiga vereda de índios razoavelmente melhorada. Para chegar a merecer o conceito de estrada em 1650, essa vereda precisaria ter sido desde bem antes continuamente transitada, a ponto de se transformar em "trilha de brancos", em caminho com traçado fixo e facilmente reconhecível. Isto tudo levando a crer que o seu uso mais intenso teria decorrido num período em que se incluía o ano de 1613, ano em que os Bilreiros ainda faziam, nas suas aldeias, "muito gasalhado aos brancos que lá iam". Uso continuado e suficiente para fazer com que a estrada se tornasse conhecida como tal e como aquela que levava aos Bilreiros, única maneira de se entender viesse a servir de ponto de referência geográfica na localização de um trato de terras em documento público de 1650, o inventário de Bernardo Bicudo já mencionado.

A antiguidade de uso dêsse trajeto viria a ser do conhecimento do governador Morgado de Mateus, mas não, ao que parece, a tentativa oficial de melhoramento do caminho devida ao seu antecessor Rodrigo César de Menezes, cerca de meio século antes. Ao cogitar de abrir uma estrada, em 1770, de São Paulo até a área de Iguatemi e Cuiabá, por Piracicaba e campos de Araraquara, o Morgado de

(14) RIHGB, Tomo Especial, 1956, Vol. 3, pgs. 131 e sgs.

Mateus dirá em mais de uma ocasião que ela devia ser feita “por onde entravam antigamente os descobridores”, “por onde caminhavam os antigos descobridores” (15).

É sabido que o Morgado de Mateus, além de instruções de governo e indicações geográficas trazidas do reino, procurou munir-se, ao chegar a São Paulo, de roteiros de sertanistas e relatos sobre os velhos caminhos que pudessem interessar à sua administração. Procurou ele saber das andanças dos antigos paulistas, rumos seguidos, características das regiões percorridas, rios e montanhas, sendo que a essa sua preocupação em obter dados sobre as condições das terras distantes, e em apurar os meios mais práticos de as alcançar e ocupar, devemos hoje o conhecimento de alguns dos chamados “roteiros de bandeirantes”.

Assim, nota-se pelos termos de suas referências que ao falar em 1770 num caminho para o sertão, na derrota por Piracicaba, Araraquara, Avanhandava e rio Grande, o Morgado de Mateus não aludia a uma estrada que por aí se abria um tempo antes, ou que se tentara abrir; não se referia a um cometimento determinado, ao picadão feito no período de Rodrigo César de Menezes, por ordem deste governador. Falava, sim, de um rumo que havia sido trilhado, de modo geral e de forma indiscriminada, por antigos entradistas. Não um caminho que se tentara construir, oficialmente, alguns decênios antes, mas um traçado que era por onde antigamente entravam os descobridores. Nas várias vezes em que escreve sobre o caso, ele deixa bem explícito que se tratava de uma derrota usada antigamente pelos descobridores, um trajeto pelo qual seguiam os antigos sertanistas que haviam devassado o sertão. Como já observamos, essas referências se prendem à tradição da “entrada velha para o sertão dos Bilreiros”, apontada em inventário de mais de um século antes, período de tempo que bem se ajusta ao conceito de “antigamente”, de “antigos descobridores”, usado pelo Morgado de Mateus.

(15) D.I., Vol. 6, pg. 98. — De notar que o Morgado de Mateus não alude nunca à tentativa levada a cabo por Luis Pedroso de Barros, ou por não querer associar nenhum outro nome à iniciativa da estrada que esperava construir, ou porque já então a máquina administrativa, além de falta de inteligência, demonstrava não possuir memória, como se patentearia pelo tempo adiante.

8. *Continuidade de uso até 1770*

Vimos atrás que o próprio Morgado de Mateus chegou a ordenar a aviventação desse caminho, com o intuito de estabelecer comunicação por terra com as áreas de Iguatemi e Cuiabá, por uma rota mais curta do que a da estrada geral de Goiás. Essa sua deliberação está relacionada com o ato da fundação oficial de Piracicaba ⁽¹⁾.

Ao decidir-se pela abertura de uma estrada por terra que ligasse São Paulo à Colônia Militar de Iguatemi, para evitar os inconvenientes das viagens pelos rios, o Morgado de Mateus se desdobra em providências por todo o mês de março de 1770. Manda arrebanhar nas vilas e povoações os homens necessários ao empreendimento, porquanto pretende reunir levadas de "homens de trabalho, robustos e capazes" em condições de se encarregarem da "fatura do caminho da Vila de Sorocaba para o sertão do Ivaí". Nesse sentido, recebem ordens os capitães-mores de São Paulo, de Santana do Parnaíba ⁽²⁾ e o capitão de Ordenanças de Apiaí ⁽³⁾, ficando encarregado o comandante de Sorocaba de convocar elementos de Botucatu e Itapetininga ⁽⁴⁾. Ao capitão povoador de Piracicaba caberia o comando da empresa, pois a ele escreve, a 13, o governador: "Ordeno a Vm.cê que no dia último do corrente mês se há de achar nesta cidade pronto a receber a gente, petrechos e o mais preciso para entrar logo na fatura do caminho da Vila de Sorocaba para o sertão do Ivaí..." ⁽⁵⁾.

No princípio de abril, já pronta a expedição, em Sorocaba, para principiar a picada até o Paraná, o plano do governador sofre uma reviravolta, resolvendo ele não mais abrir o caminho por esse rumo, mas pelo lado direito do Tietê, partindo de Piracicaba. A abertura da picada costeando o Paranapanema, de Sorocaba a Botucatu e a um ponto próximo da barra do rio Pardo no Paraná, vindo porém de cima para baixo, acabava de ser tentada, sem êxito, por dois cabos autorizados pelo governador.

(1) Veja-se a respeito: Nota D, no fim deste trabalho.

(2) D.I., Vol. 6, pg. 82.

(3) Idem, ibidem, pg. 88.

(4) Idem, ibidem, pg. 86.

(5) Idem, ibidem, pg. 83.

As informações prestadas por estes cabos, sôbre as invencíveis dificuldades que teriam encontrado, se pode atribuir a resolução do Morgado de Mateus de mandar abrir a estrada pelo outro lado; o fato é que a 5 de abril ele escrevia a um seu ajudante de ordens: "Francisco Paes não concluiu nada do caminho que se intentava, nem os que vieram na segunda conduta pelo Rio Pardo fizeram cousa de memória, porque uns e outros se embarcaram e vieram pelos rios, o Paes pelo Paranapanema, e os outros pelo Tietê" ⁽⁶⁾. Mas na sua resolução se pode ter como certo o pêso do parecer de Antônio Correia Barbosa, capitão-povoador de Piracicaba, na ocasião encarregado de fundar povoações ao longo do Tietê.

Esperado pelo governador no seu palácio no último dia de março, não teria então Correia Barbosa deixado de lhe encarecer as vantagens do trajeto por Piracicaba e campos de Araraquara. Dizia-o indiretamente o governador, no prosseguimento da sua carta supra de 5 de abril: "Agora estou preparando terceira expedição, me parece terá melhor efeito pelas notícias que vou adquirindo de sujeitos que já atravessaram o sertão por terra e Deus permita que se acerte, porque não hei de cessar de fazer a diligência para abrir esta vereda..." (loc. cit.).

A 20 desse mês, D. Luís Antônio ordena ao Ajudante Manuel José Alberto que vá a Sorocaba e de lá conduza a Piracicaba toda a gente que ali se achava pronta para iniciar o serviço: em Sorocaba deveria falar com o capitão-mor José de Almeida Leme, "o qual há de ter duas Ordens que lhe tenho escrito para a abertura do caminho que se há de fazer para a nova povoação do Ivaí [Iguatemi], pelo caminho de Botucatu, e informando-me das dificuldades que há no dito sertão, tenho resolvido mandar fazer a dita picada pela povoação de Piracicaba, por onde entravam antigamente os descobridores, pela dita paragem em direitura ao Rio Grande..." ⁽⁷⁾. E na mesma data, passava

(6) Idem, ibidem, pg. 92. — Tratava-se de Francisco Paes de Almeida. Seguirá este na expedição fluvial de T. J. Juzarte, em abril de 1769. com tal incumbência; depois de alguns reconhecimentos nas duas margens do Paraná, altura da barra do Pardo, partiu a 15 de maio com a sua gente para tentar abrir o caminho de terra "para sair a Sorocaba" (Teotônio J. Juzarte, "Diário da Navegação", manuscrito. Biblioteca do Museu Paulista, pgs. 245-247). Dessa diligência teria participado uma turma de Piracicaba, levada por Correia Barbosa à barra do rio para daí seguir na frota de Juzarte até a foz do Pardo D.I., Vol. 5, pg. 144).

(7) Idem, ibidem, pg. 97.



o seguinte despacho a Correia Barbosa, que devia encontrar-se ainda em São Paulo: “Ordeno a Antônio Correia Barbosa que tanto que tomar conta da gente que lhe há de entregar o Ajudante Manuel José Alberto, marchará com eles e dará princípio à picada que se lhe manda fazer para a nova povoação do Ivaí, entrando por aquela mesma parte por onde caminhavam os antigos descobridores, e seguirá suas pisadas até certa altura, donde cortará em direitura ao rio Grande, procurando sair com a picada pouco mais ou menos por onde faz barra o rio Pardo...” (8).

Dissemos que Correia Barbosa devia encontrar-se ainda em São Paulo na data desse despacho (20 de abril), porque desse dia é uma provisão do governador para lhe serem entregues, no Almojarifado da Fazenda Real, os “materiais, petrechos e mantimentos” constantes de uma relação anexa, além de “quatro cavalos arreados e prontos de todo o preciso”, e mais “as armas que se entregaram a Francisco Paes quando foi a esta mesma diligência” (9). E ainda a 26 e 27 seguintes, ordenava a um comerciante de Itu e ao provedor da Fazenda Real, que adiantasse o primeiro certa quantia a Correia Barbosa por conta de sete canoas que se fabricavam em Piracicaba, e providenciasse o segundo “para se assistir com o diário sustento aos homens que estão destinados para entrar na abertura do caminho para a nova povoação do Ivaí...” (10); tudo levando a crer que a expedição para abertura da estrada só poderia ter-se iniciado em princípios de maio.

Mas já a 26 de julho, D. Luís Antônio tinha notícia de que a gente de Correia Barbosa havia “acertado com a picada dos antigos para abrir por ela o caminho”, recomendando, porisso, ao capitão-povoador, em carta dessa data, tornasse “a continuar a diligência, pois convém muito fique acabada este ano, antes de entrarem as águas; e para que Vm.cê possa reformar a gente inútil com outra mais suficiente, recorrerá aos comandantes que agora vão aprontar a expedição, para que o reforcem com recrutas necessários” (11). E cerca de quatro meses passados, em provisão de 20 de novembro para que o Almojarife da Fazenda

(8) Idem, *ibidem*, pg. 98.

(9) Idem, *ibidem*, pg. 99.

(10) Idem, *ibidem*, pgs. 100, 101.

(11) Idem, *ibidem*, pg. 104.

Real entregasse a Correia Barbosa nôvo provimento de materiais, apetrechos e mantimentos, incluindo dois cavalos, roupas e “um receiptuário para professor com purgas e remédios”, dizia o governador que, encarregado Antônio Correia Barbosa da abertura do caminho para a nova praça do Iguatemi, tem êle “mostrado nesta diligência tanto adiantamento que se acha na direitura da Cachoeira de Avanhandava, de onde fácilmente por ser já campo se poderá passar ao rio Grande...” (12).

Dos termos dos dois despachos acima verifica-se que em pouco tempo eram encontrados os vestígios da antiga “estrada velha para o sertão dos Bilreiros”, a qual não teria deixado de ser freqüentada desde o reavivamento levado a efeito pela gente de Luís Pedroso de Barros cêrca de meio século antes; e que também em curtíssimo prazo o picadão pôde ser reaberto até um ponto próximo de Avanhandava. Da primeira vez, Correia Barbosa havia regressado a Piracicaba, depois de reconhecida a trilha (13); da segunda, êle não só tornara à povoação de que era capitão povoador, como prosseguira até São Paulo, tanto para dar pessoalmente a boa notícia ao governador, como para receber os novos provimentos de que carecia (14) a fim de prosseguir na abertura do picadão.

É de crer tivesse então (fins de outubro de 1770) interrompido o serviço por ser chegado o tempo das águas, tencionando recomêça-lo no ano seguinte, depois de passado o período de chuvas. Mas uma nova decisão do governador não mais lhe iria permitir retomar a feitura da estrada por Piracicaba. O motivo desta nova decisão de D. Luís Antônio foi o oferecimento que lhe fêz em 29 de dezembro o capitão-mor de Sorocaba, José de Almeida Leme, de abrir

(12) Idem, ibidem, pg. 139.

(13) É o que se infere dos termos da carta citada de 26 de julho, na qual o governador comunica o envio de provisão para erigir capela em Piracicaba e as licenças necessárias para o padre Ângelo Paes de Almeida levantar altar portátil e dizer missa aos domingos, dias santos e em ocasiões de enfermos. E ainda que Correia Barbosa devia procurar para a capela “o melhor sitio, na frente da praça principal”, e que de tudo cuidasse “com tôda a diligência e com tôda a grandeza possível”. Dizia mais: “Não tenho dúbida em fazer vir o seu irmão para que fique nessa povoação substituindo a falta de Vm.cê em sua ausência” D.I., Vol. 6, pg. 104).

(14) D.I., Vol. 6, pg. 99. — Em carta de 30 de outubro dêsse ano (1770), escrevia o governador: “tenho mandado abrir o caminho de terra de Piracicaba até essa praça, e aqui se acha Antônio Correia Barbosa, diretor daquela povoação, a quem passo as ordens necessárias para continuar esta diligência...” (D.I., Vol. 9, pg. 83).

a sua custa o caminho desde essa vila até Iguatemi. Em 7 de fevereiro de 1771 respondia-lhe o Morgado de Mateus aceitando a oferta e prometendo-lhe todo o auxílio possível. Dizia então: "O meu intento sempre foi abrir o caminho pelo Botucatu e só desisti dêste por me assegurarem que eram grandes os morros e as dificuldades, ainda que delas não estou muito capacitado, porque nas bordas de grandes rios sempre de ordinário há grandes campos, e me persuado que costeando o Paranapanema se há de achar vereda franca até o Paraná, além de ser muito mais direito e muito mais perto que cá por cima por Piracicaba, por onde é necessário fazer grandes voltas para o Iguatemi, que fica ao Sul" (15).

Além de recomendar ao capitão-mor o maior empenho na abertura da estrada, o governador faz publicar em março um bando isentando do serviço militar todos os que, pais e filhos, trabalhassem "de sua livre vontade e com grande gôsto" no empreendimento (16). Em fins de setembro, de Sorocaba vinha a notícia de que "os homens da picada" tinham chegado ao rio Aguapeí e dali "passavam ao rio Pardo a buscar, por onde entrou Francisco Paes, a melhor direção do caminho..." (17). Pouco depois, a 26 de dezembro, mandava o governador que Correia Barbosa e Luís Vaz de Toledo Piza (18) seguissem para Iguatemi a fim de cuidarem da "abertura do caminho que deve cortar a campanha que discorre daquela Praça até a foz do rio Pardo" (19). Em meados do ano seguinte (1772), recomendava ao capitão-mor de Sorocaba a obra da estrada, providenciava o fornecimento de mantimentos para os trabalhadores e fazia seguir novamente Correia Barbosa, em setembro, para averiguar as condições do terreno junto das margens do Paraná (20).

Um ano volvido, em novembro de 1773, quer D. Luís Antônio que o capitão-mor de Sorocaba mande "desembaraçar até a margem do rio Grande [Paraná] o nôvo cami-

(15) D. I., Vol. 6, pg. 145.

(16) Idem, ibidem, pg. 153.

(17) Idem, Vol. 7, pg. 34.

(18) Paulista ilustre, natural de Taubaté, foi mais tarde companheiro de Tiradentes, preso e condenado à morte, teve a pena comutada em degredo perpétuo na África, onde faleceu. Participou de várias diligências em companhia de Correia Barbosa — "com quem (como lhe escrevia o Morgado) Vm.cê faz boa sociedade" (D. I., Vol. 7, pg. 43).

(19) Idem, ibidem, pg. 73.

nho que fêz abrir para comunicação da Praça de Iguatemi, por me certificarem ter ainda muitos obstáculos que dificultam a passagem de animais, principalmente nos matos que abeira o mesmo rio Grande até saírem à campanha que discorre para essa Vila”, acrescentando que um primeiro grupo de tropeiros estava para vir pelo nôvo caminho desde aquela Praça até Sorocaba; por êsse motivo, se os homens destacados para a desobstrução “não encontrarem a gente que se espera” até chegarem ao Paraná, que aí “se demorem algum tempo até ver se chegam antes da enchente do mesmo rio” (21).

Em julho de 1774, uma tropa estava realmente pronta para ir de Iguatemi à foz do Pardo no Paraná. Dizia a propósito o governador: “Deus permita que cheguem a salvamento para facilitar os ânimos que ainda estão duvidosos se possa transportar daí semelhante gênero de comércio pelas dificuldades que supõem no caminho, que segunda vez mandei ver e desimpedir dalgumas tranqueiras que houvesse, a que mandou gente prática o Capitão-mor de Sorocaba” (22).

Levada ou não a efeito a experiência de que tanto esperava o Morgado de Mateus, o que parece certo é que o caminho, de Botucatu em diante, não se tornou de uso franco, passando a servir apenas como simples “trilha de brancos”, para o avanço de alguns esparsos posseiros.

* * *

Evidencia-se, portanto, de todo o exposto que a antiga “estrada do sertão dos Bilreiros”, além de não ter deixado de ser palmilhada no período que vai de 1650 a 1722, tivera o seu uso continuado desde êste último ano até o de 1770. Na verdade, logo após o descobrimento do ouro de Cuiabá, seguido do de Goiás, o caminho que cruzava os campos de Araraquara se tornou excelente rota de contrabando, com fácil ligação entre os dois citados centros de mineração e o largo trecho do Litoral Norte da Capitania. Já em 1729,

(20) Idem, *ibidem*. pgs. 94, 98, 105, 107 e 108. Ver também: RIHGB, Tomo Especial, 1957, Vol. 6, pg. 289.

(21) Idem, Vol. 64, pg. 164. — “...que só vendo que as mesmas enchentes — concluía o Morgado — poderão embarçar o passo e causar-lhe prejuízo na saúde, nesse caso se poderão retirar deixando tudo quanto fôr possível o caminho desembaraçado” (loc cit.).

(22) Idem, Vol. 8, pg. 83.

o governador do Rio de Janeiro denunciava ao rei que de Santos a Parati, setor da costa onde não existia qualquer fiscalização, se desviava infinito ouro, sem remédio ⁽²³⁾.

No ano seguinte, o mesmo governador comunicava que moradores de Itu estavam levando carregamentos para as minas, por um novo caminho que haviam aberto para Goiás, do que decorria grande prejuízo à Fazenda Real; ordenara, por isso, sob pena de confiscação de todos os bens, “que se não seguisse outra estrada mais que a geral” ⁽²⁴⁾. Pela resposta do rei a esse aviso, fica-se sabendo que a rota seguida pelos ituanos era tida como uma “estrada mais abreviada” do que a geral ⁽²⁵⁾, indicação que não deixa dúvida de que se tratava da “antiga estrada do sertão dos Bilreiros” ⁽²⁶⁾.

Outra prova de que o caminho pelos campos de Araraquara continuava a ser usado aparece nesse mesmo ano de 1730, referida a uma ação do sertanista Manuel de Barros.

Este Manuel de Barros era entendido em engenharia, sendo mesmo apontado por alguns como engenheiro. No dizer do então governador de São Paulo, fora ele “um dos que entraram ao descobrimento dos Goíases”. Depois de assentado aí o arraial de mineração, sob tutela oficial, Manuel de Barros resolveu empreender suas próprias pesquisas e, ainda segundo o governador, “fêz por si só uma nova entrada em bastante distância dos próprios Goíases, porém mais perto desta cidade [de São Paulo]”. A isto acrescentava outro informante, depois de ter ouvido Manuel de Barros, que o sítio a que chegara o sertanista ficava “a dez ou doze dias de jornada de São Paulo” ⁽²⁷⁾.

Dessas informações se evidencia que ele atingira uma paragem bem aquém de onde o segundo Anhanguera estabelecera o arraial de Goiás (a futura Vila Boa), ou seja

(23) D.I., Vol. 50, pg. 161.

(24) Idem, Vol. 24, pg. 40.

(25) Idem, Vol. 50, pg. 209.

(26) Na verdade, a proibição datava do tempo de Rodrigo César, pois como vimos o padre-mestre frei Frutuoso precisara de licença especial para levar a efeito perquirições na serra de Araraquara em 1723. Esse governador chegara a lançar vários bandos proibindo a ida às minas por outros caminhos que não o fluvial; e estabelecendo o sistema de passaportes aos que quisessem ir ao Cuiabá (D.I., Vol. 12, pg. 84). A licença ao padre-mestre fora dada em função dos referidos bandos ou editais, afinal reunidos num só, com data de 11 de abril de 1723 (loc. cit.).

(27) D.I., Vol. 50, pg. 212. Idem, ibidem, pg. 210.

bem aquém da zona banhada pelos formadores do Araguaia e do Tocantins. E isso caminhando no rumo de São Paulo. Ele não desandara, como deixa patente, o caminho percorrido pelo Anhanguera, a já então estrada geral das minas de Goiás; também não fôra para as bandas de Cuiabá, porque nesse caso estaria distanciando-se e não se aproximando de São Paulo. E como a paragem em questão ficava apenas a dez ou doze dias de jornada do burgo paulistano, tudo indica que se localizava aquém rio Grande e que daí a derrota para São Paulo seria através dos campos de Araraquara e, naturalmente, por caminho já traçado de antes.

O sertanista Manuel de Barros, embora o pudesse fazer, não indicava com maior exatidão o lugar em que dizia ter encontrado ouro. Era a praxe seguida pelos descobridores, que tratavam de manter em segredo a exata localização das faisqueiras e os rumos percorridos, até que tivessem assegurado a recompensa aos seus esforços: promessa de nomeação para o cargo de guarda-mor e a reserva da posse dos melhores lotes. Conversara com o governador de São Paulo, que, não dispondo de meios para melhor exame da amostra exibida pelo sertanista, o remete em setembro de 1730 ao seu colega do Rio de Janeiro, Luís Vahia Monteiro.

Este era um sujeito cético, além de um tanto birrento e retrógrado; e Manuel de Barros tinha fama de fantasista. Não obstante, Vahia Monteiro acaba acreditando no relato do sertanista-engenheiro: "Eu não costumo dar muito crédito às promessas destes descobridores, e este é avaliado nesta terra por patarata, mas diz que a amostra que trouxe a São Paulo era pedra grossa, e que depois de moída, para se fundir, ficou como se vê na amostra, e que desta pedra há penhas continuadas, e desencobertas sem mato, das quais pela sua dureza não pôde tirar nada, e que cavando junto de um Ribeiro tirou a amostra que trouxe em pedaços, à maneira de escurnalhas de forja de ferreiro. Se fôr certo o que diz (o que é fácil de examinar achando-se o sítio a dez ou doze dias de jornada de São Paulo), parece-me conveniente que S. Majestade mande proibir este sítio, ordenando que se vão plantar roças por conta de sua Real Fazenda, e juntamente com o descobridor; e de caminho se examine a realidade do que ele promete, porque, sendo como diz, não se deve reputar por pinta de ouro, senão por ouro maciço, visto que fundindo nove oitavas e meia

daquela matéria, como diz o governador [de São Paulo], e saindo oito oitavas e meia, veio a faltar somente uma oitava, do que se infere que toda a matéria é ouro, à vista do que pode S. Majestade estabelecer uma fábrica real, administrada por conta de sua fazenda, com a qual poderá tirar em um ano mais ouro do que têm dado tôdas as Minas nas pintas falhantes, que são as que até agora se têm descoberto e cultivado; mas carece de nôvo exame" (28).

A despeito de tôdas essas grandes esperanças, o descobrimento deu em nada, dêle se conservando apenas a referência a indícios de ouro localizados a dez ou doze dias de jornada a partir de São Paulo, por uma derrota mais direta e mais curta na direção de Goiás, que outra não poderia ser senão a antiga estrada velha do sertão dos Bilreiros. É o que se conclui ante o fato de não haver outra possibilidade de alusão à existência de veeiros auríferos, na área intermédia entre São Paulo e Goiás, e num rumo mais direto do que o da estrada então em uso entre êsses dois pontos, do que a que se ligava à tradição do ouro dos campos de Araraquara; ouro que havia sido pesquisado em 1723, como vimos, por um padre-mestre, com licença do governador. Ainda em 1786, dizia o capitão-mor de Itu que em vindo a ter aumento a povoação de Piracicaba, como êle esperava, talvez "se possa descobrir o ouro que consta das tradições antigas" (29), ao que acrescentava Lacerda e Almeida, dois anos depois, que era "tradição constante" existir ouro nos montes de Araraquara (30).

9. Conclusão parcial

Em face de tudo o que ficou exposto até aqui, referente a um antigo caminho do sertão, o caminho dos Bilreiros, não pode subsistir dúvida alguma de que as terras do Noroeste de São Paulo tinham sido conhecidas e devassadas desde os tempos de Clemente Álvares e Bernardo Bicudo. Não obstante, o que consta da documentação disponível é que somente começaram a ser ocupadas já no amanhacer do setecentismo. Quanto a êste aspecto e ao processo de povoamento pròpriamente dito, é assunto de que tratamos em outro trabalho — "Apropriação do solo e evolução da propriedade fundiária no Norte e Noroeste de São Paulo".

(28) D.I., Vol. 50, pg. 212.

(29) Mário Neme, "História da Fundação de Piracicaba", cit., pg. 80.

(30) F. J. de Lacerda e Almeida, "Diários de Viagens", cit., pg. 95.

II. O CAMINHO DOS BATATAIS

1. *A rota do segundo Anhanguera*

Costuma-se dizer que Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera de alcunha, "traçou o que mais tarde viria a ser a estrada de Goiás" ⁽¹⁾, na entrada que comandou às terras do planalto central, em 1722. Essa é, realmente, a versão que prevalece na historiografia paulista desde os primeiros trabalhos sobre as bandeiras.

Sabe-se, no entanto, que o famoso bandeirante teve absoluta certeza de seus passos em todos os primeiros setores do caminho que percorreu; segundo o relato de uma testemunha, seu companheiro de jornada, a hesitação quanto ao rumo a seguir somente o acomete ao alcançar a área do Meia Ponte, onde tenta descobrir o local das riquezas que vira muito anos antes, quando ainda menino ⁽²⁾.

De acôrdo com o referido relato ⁽³⁾, no primeiro dia de marcha os homens da entrada cruzam o Tietê e vão pousar junto ao mato de Jundiá, a quatro léguas de São Paulo. Nos quatro dias seguintes atravessam a zona da mata — que ia das proximidades de Jundiá até perto da atual Mogi-Mirim — após o que vadeiam o Mogi-guaçu, descansando todo o quinto dia na margem direita do rio. Prosseguem de manhã e dão em outro rio — rio de canoa — junto ao qual passam a noite. A este rio, que devia ser o Jaguari-mirim, dão um nome (mas que não figura no manuscrito), encontrando-se a tropa já em zona de campo

(1) Carvalho Franco, "Dicionário", cit., pg. 368.

(2) Tendo sido aprovada pelo rei proposta sua para descobrimento dessas riquezas, partiu com apôlo do governador em 1722: depois de três anos de buscas infrutíferas, já desandava caminho quando topou com cinco ribeiros auríferos; retornou a São Paulo a dar a notícia ao governador, a quem exibiu amostras do minério encontrado. Em maio do ano seguinte voltou a Goiás, para organizar a lavra; e como capitão-mor criou a povoação que viria a ser, em 1739, a Vila Boa de Goiás, cerca de quatro léguas distante do sítio onde descobrira as primeiras pintas.

(3) "Relatos Sertanistas", cit., pgs. 121 e sgs.

com alguns capões de mato. Vadeiam-no com água pelo peito e avançam mais três ou quatro léguas, estacionando no meio do campo; “é todo bom caminho, bons pastos...”. Mais quatro léguas de marcha e acostam à margem de um córrego “que entra com os mais no Rio Grande”. Na manhã seguinte, com ajuda de jangadas cruzam um rio de águas violentas [provavelmente o Pardo] e na outra margem falham um dia. Prosseguem caminhando por mais sete ou oito dias, por campos e matos grossos, pousando sempre à beira de córregos ou rios; varam o rio Grande, em canoas feitas de paus de samaúna (pg. 122), e falham dois dias; fazem mais quatro léguas, até um córrego, afluente do Grande, onde o mantimento começa a faltar. Por cinco dias marcham campeando caça, comendo do que “dava a espingarda”. No fim desses cinco dias chegam ao rio das Velhas, onde falham dois, ocupados em caça e pesca “para provimento de viagem”. Aí o Anhanguera se adianta, deixando alguns da tropa para traz. Estes partem no dia seguinte e após quatro dias de marcha encontram o cabo com ranchos feitos entre o mato, depois de passarem alguns córregos que o tempo seco permite vadear. Nessa estância permanecem por 15 dias, em meio de discussões e desordens. A caça era pouca e muita a fome, o que obrigara a alguns a se alimentarem de um cavalo com uma perna quebrada. Mais alguns dias de caminhada e vão arranchar-se junto do Meia Ponte, rio que atravessam em canoas de cascas de árvores, fazendo pouso na outra margem, onde continuam as desavenças. Prosseguindo daí, o Anhanguera começa a desorientar-se: tendo seguido sempre a Norte até então, resolve passar a Nordeste 4.^a do Norte (pg. 124). As discussões se azedam e há ameaças de morte, entendendo muitos que iam por rumo errado e que os “Guayanazes nos ficavam já atrás”. Enquanto campeiam em busca de direção e de alimentos, quarenta e tantas pessoas morrem à míngua, caindo outras doentes (pg. 125). “Vendo-se o cabo nessa miséria, e temendo a falta e mortandade de gente, e muito mais considerando o erro que tinha dado no rumo que então seguia, se vale do Céu... prometendo e fazendo várias novenas a Santo Antônio para que nos deparasse algum gentio, que, conquistado, nos valêssemos dos mantimentos que lhe achássemos, para remédio da fome que padecíamos” (pg. 125). É então que encontram sinais de picada, a qual, cruzando uma serra cujas vertentes deságuam para o Norte, ia dar numa aldeia de índios. Resol-

vem atacá-la, apossando-se de seus ranchos e cultivos, milho e batatas, além de araras e também “alguns periquitos, que nos serviram de sustento e de regalo” (4).

Até aqui a parte inicial do depoimento de Silva Braga; êste, pouco depois, desavindo-se com o Anhanguera, abandona a bandeira e segue com alguns companheiros até Belém do Pará, por rios (5). Sabe-se que após muitos rodeios o cabo da tropa foi parar, já em viagem de retôrno, perto do rio Meia Ponte, onde encontrou indícios do ouro que deu princípio à mineração nas terras da futura capitania de Goiás.

Para o nosso tema, o que interessa na descrição acima é a impressão que nos dá da segurança com que os homens da bandeira caminham até o Meia Ponte. Parece mais o relato de marcha feita com prévio conhecimento do percurso, em que até os rios se vão designando pelos seus antigos nomes: Jundiá, Mogi, Grande, rio das Velhas, Meia Ponte. Nada mais natural que assim fôsse, porquanto desde muito antes de 1722 devia existir caminhos e trilhas de brancos seguindo na direção tomada pelo famoso bandeirante, além de outros espalhados pelas áreas confluentes. Note-se que o caminho perlustrado se encontrava em condições de tráfego suficientemente boas — como de antemão deviam saber os homens desta tropa — para permitir o trânsito de animais de sela e de carga.

2. *Anterioridade do caminho*

De fato, a existência de tais caminhos, até pelo menos a paragem dos Batatais e com cêrca de meio século de antecedência, é o que se comprova com certas expressões de uma carta de sesmaria datada de 1668, passada pelo vice-rei do Brasil estante na Bahia em favor dos religiosos de São Bento da então Capitania de S. Vicente. Por essa doação, os Beneditinos recebiam 20 léguas em quadra em três campos realengos, 15 léguas mais ou menos distantes da vila de Jundiá “pelo caminho que vai para o Sertão dos Laner^{os} e Batatais”. Começava o primeiro lote “além do Rio Jaguari e Camandocaia”, acabando “no ribeirão que se diz Pirapitingui”. Quanto ao 2.º lote, talvez por falha

(4) Sobre êste ataque, veja-se “Dados para a história dos índios Caiapó”, de nossa autoria.

(5) “Relatos Sertanistas”, cit., pgs. 121 e sgs.

do copista, não consta onde principiava, mas só podia ser no mesmo Pirapitingui, indo acabar “na restinga do mato que chamam capão grande” (1); o 3.º “começa pelo dito capão e mato, e acaba no mato que está ao longo do Rio Mogi-guaçu”. Diz-se ainda que os três campos “estão pelos caminhos, todos 3 para o Sertão dos Laner.^{cs} e Batatais e Topes...” (2).

Ao que tudo indica, essa doação não teve efeito, talvez em razão da incapacidade legal da autoridade doadora. Mas o que interessa ver é que o seu texto não apenas exprime um perfeito conhecimento dos acidentes geográficos da região, incluindo nomes de rios que perduraram, como indica a existência de um caminho que a alcançava e seguia adiante, além de veredas que o cruzavam.

Não conseguimos identificar aqueles misteriosos “Laner.^{cs}”, nem os “Topes”, mas independentemente dessa falha cremos não haver dúvida quanto aos “Batatais”, que a carta localizava adiante do Mogi-guaçu e cujo sítio era um dos pontos de destino, ou de passagem, do caminho nela mencionado. Devia tratar-se de um núcleo de indígenas com os quais os brancos mantinham relações, já que até eles havia um caminho partindo desde São Paulo, caminho êsse que da estância dos Batatais prosseguiria em direção não indicada para chegar até os “Topes”.

É o que parece confirmar uma citação de Pedro Taques, a propósito de outra carta de sesmaria da qual infelizmente não indica a fonte. Diz o nobiliarquista, falando de um Manuel Lôbo Franco, que êste, “depois de ter conseguido por carta de sesmaria dezoito léguas de terras de cultura no rio Mogi, no caminho para os Batatais, que tinha sido alojamento dos gentios em 1678, para estabelecimento de fazendas, unido com seu primo João Franco Viegas, tomou nova resolução, e se passou depois para a vila de Santos, onde se estabeleceu...” (3).

Essas indicações, conjugadas com as da carta de sesmaria de 1668, deixam claro que pelo Mogi-guaçu passava o

(1) Em 1818, pouco antes de Mogi-mirim, a estrada atravessava um Capão Grosso, como se vê em D'Alincourt, “Memória sobre a Viagem do Pôrto de Santos à Cidade de Cuiabá”, ed. Martins, São Paulo, 1954, pg. 58.

(2) “Publicações do Arquivo Nacional”, Vol. 27, pg. 25.

(3) Pedro Taques de Almeida Paes Leme, “Nobiliarquia Paulistana Histórica e Genealógica”, introdução de Afonso de Taunay, ed. Martins, S. Paulo, 1953, Tomo I, pg. 130.

caminho que demandava os Batatais, onde existira um alojamento de índios. Apesar da imprecisão do texto de Pedro Taques, é de aceitar-se 1678 como sendo a data da sesmaria e não a da estância dos indígenas no lugar citado, já que no contexto da exposição este era um dado subsidiário. Teríamos então que de 1668 a 1678, num período de dez anos, os índios estacionados em Batatais haviam abandonado tal paragem, continuando esta não obstante a ser assim denominada.

É de admitir, portanto, que se em 1678 Manuel Lôbo Franco, à semelhança dos Beneditinos dez anos antes, tencionara com seu primo instalar fazendas em partes acima do Mogi-guaçú e ao que parece em terras da atual Batatais, isso devia significar que além de uma estrada franca atravessando a região, existiriam nela a essa altura, dispersos ao longo do caminho, outras fazendas estabelecidas, ademais de certo número de sitiantes (4). Tanto os primeiros como os segundos não pensariam em povoar ou fazer povoar áreas tão distantes e nelas desenvolver atividades de produção, se estivesse inteiramente desabitado o terreno que lhes ficava intermédio desde Jundiá até Batatais. Se este fôsse o caso, não poderiam contar com a disponibilidade de um caminho em condições de tráfego para os necessários transportes, porquanto não teriam forças ou interesse em responder, eles somente, pela sua abertura e conservação. Por outro lado, a não ser pela continuidade do uso, não se explicaria que em 1722 esse caminho se oferecesse como via normal de comunicação à bandeira do Anhanguera.

Cêrca de quarenta anos após a data da sesmaria dos Beneditinos, o sertanista Amador Bueno da Veiga solicitava, em requerimento apresentado em 1707, três léguas em quadra no sertão do Mogi *onde já se achava estabelecido*. As

(4) Cabe referir que no inventário de Francisco Rodrigues Beja, iniciado em 1634, foi encontrado o original de uma carta sem data, assinada por um Inácio Vieira e dirigida a seu pai, carta essa que na verdade nada tinha que ver com o referido inventário. Dizia o missivista que se encontrava no Arraial dos Batatais, onde estava contratado como camarada pelo cap. Manuel da Costa, e nessa qualidade encarregado, com mais dois homens, de guardar-lhe "a fazenda que tem aqui, de barris de pólvora e fardões e mantimentos" (I.T., Vol. 9, pg. 271). — Apesar de quase impossível determinar a data dessa carta, não deixa de ser interessante, no tocante a esse particular, a referência a "Arraial" dos Batatais, termo que os paulistas costumavam aplicar às estâncias temporárias de bandeiras ou a povoações criadas independentemente das autoridades civis e eclesiásticas.

três léguas lhe são concedidas, em terreno formando quadra, “na paragem do Rio Mogi que começa do dito rio correndo para a banda de outro rio chamado Ipitanga, *entrando o caminho que foi do sertão*, confrontando com outras terras que já possui” (5).

Esta referência a um “caminho que foi do sertão” — 15 anos antes da viagem do Anhanguera — é rica em implicações históricas e geográficas, por especificar o uso particular que dele tinham anteriormente feito bandeirantes e sertanistas, grupos de homens que se constituíam com o fim precípuo de partir de “povoado” para perquirições no sertão e a ele voltar em seguida, pelo mesmo ou por outro caminho; pois, para Amador Bueno, “caminho que foi do sertão” queria dizer caminho antigamente usado por entradistas e varadores de sertão, hoje não mais usado para esse fim.

Era — comprovada e evidentemente — um caminho que existia como tal na data da sesmaria de 1707, confirmando-se, aliás, a sua condição e atualidade pela indicação que dele se faz na demarcação do lote doado nesse ano; mas agora com a função normal dos caminhos e estradas, não mais a de uma trilha de sertanistas, não mais uma rota de utilidade apenas para uma certa categoria de caminhantes.

Com a sua nova função, esse antigo caminho servia agora a diferente uso: o de viajantes e roceiros; roceiros estabelecidos ao longo do seu traçado, viajantes que demandavam paragens situadas até a área do Mogi-guaçu e além dessa área, pois como se viu o lote doado começava na margem do Mogi, corria desse para outro rio e era cortado, atravessado pelo dito caminho (6). É óbvio, portanto, que em 1707 este caminho se constituía numa realidade palpável; e que — se tinha sido “do sertão”, já agora não o era, mas um caminho comum.

Desse “caminho que foi do sertão”, existente em 1707, poderíamos dizer que alcançava, pelo menos, a zona da atual Batatais, sendo no entanto de admitir prosseguisse daí em

(5) D.I., Vol. 52, pgs. 9 e 75. — Grifos nossos.

(6) Ao requerer confirmação e ampliação dessas terras, em 1726, a viúva de Amador Bueno, d. Marta Miranda del Rei, indicará que começavam “na borda do mato do ribeirão chamado Pirapitingui, da banda do povoado, meia légua de uma banda do dito caminho do Guaiaes e meia da outra parte...”. Já então se dizia “caminho do novo descobrimento dos Guaiaes” (APESP, “Sesmarias”, Vol. 3, pg. 112).

diante por um dos rumos Nordeste, Norte ou Noroeste. Depõe neste sentido o fato de por êle terem transitado alguns anos mais tarde, juntamente com os cavalos que levavam, os 200 homens da tropa do Anhanguera, os quais caminharam da área de Batatais para a frente com o mesmo desempenho e facilidade com que haviam chegado até aí.

Ainda pouco antes que em decorrência do descobrimento do Anhanguera êsse caminho fôsse oficializado pelo govêrno e passasse a ser denominado "estrada geral de Goiás", sua existência era confirmada em documentos públicos. No ano de 1726, pouco depois de chegadas a São Paulo (outubro, 1725) as notícias sôbre o descobrimento, alguns requerentes de sesmarias se referiam ao caminho, não o designando, porém, pelo nome que em seguida seria adotado: um dêsses requerentes, o padre João de Moraes, herdeiro de terras que vinham sendo cultivadas na área da futura Campinas (ribeirão Capivari), alude simplesmente a "um caminho que vai para o rio Atibaia e Mogi-guaçú"; outro, Francisco Paes da Silva, herdeiro também de um sítio entre os rios Jaguari, Camanducaia e Mogi, onde fizera roças que depois abandonara por causa da distância, indica no seu pedido: "caminho dos Batatais" (7).

3. *Área de cruzamento de comunicações*

Comprovada, como fica, a existência do caminho do Anhanguera desde os meados do século 17, pelo menos, dêle podemos dizer que se tratava de típica via de penetração, o que leva a concluir pela ocorrência aí de trajetos indígenas anteriores à presença de brancos. Mas há, ao lado dessa, outra particularidade a registrar, de interêsse também para os estudos da geografia histórica no quadro do território hoje paulista. É que desde um comêço bem anterior à data de sua oficialização como "estrada geral de Goiás", êsse caminho vinha exercendo um papel adicional ao de via de ligação entre dois pontos: vinha exercendo a função de tronco de comunicações, no sentido de via mestra da qual partiam diferentes ramais para as terras que pelos dois lados o margeavam, o Oeste de São Paulo e as faixas limítrofes de Minas Gerais.

(7) APESP, "Sesmarias", Vol. 3, pgs. 136 e 83.

Dizendo-se como vimos na carta de sesmaria de 20 léguas passada em 1668 em favor dos Beneditinos que uma das divisas correria pelo mato que está ao longo do Mogi-guaçu, é lícito admitir houvesse então, a justificar o conhecimento do terreno, uma vereda partindo do eixo do mencionado caminho no rumo de rio abaixo. Isso em 1668 e em tempos mais recuados.

Sabido que as antigas trilhas de índios recortavam o território em vários sentidos, nada mais natural que houvesse rotas diversas partindo do eixo dessa que viria a ser a estrada geral de Goiás tanto para as zonas hoje mineiras, à direita, como para as do atual centro de São Paulo, à esquerda. Mesmo porque êsse é o sentido geral dos cursos de vários rios que banham o território em questão, rios que vêm da parte de Minas e seguem para o Oeste e Noroeste: rios como os Camanducaia, Jaguari, Mogi-guaçu, Jaguari-mirim e Grande, todos correndo praticamente de Leste para Oeste e Noroeste e atravessados, os quatro primeiros, pelo antigo caminho dos Batatais.

É de concluir-se, por conseguinte, pela pré-existência de ligações entre êste antigo caminho dos Batatais e a “estrada velha dos Bilreiros” que cruzava os campos de Araraquara. Já no período histórico, as faixas de influência, na face interna de cada uma destas duas rotas de penetração, ao mesmo tempo que se tocavam, estabeleciam por assim dizer uma linha limitrofe que em teoria as separava, mas interligando-as na prática. Uma simples mirada na carta geográfica da zona central de São Paulo, em que estejam retratadas em seus pormenores a rede hidrográfica e as elevações do terreno, nos convence das imensas possibilidades de trânsito e de entrelaçamento de caminhos que grupos errantes, caçadores ou semi-agricultores, aí encontrariam, tanto no período histórico como em fases anteriores.

As pesquisas arqueológicas têm identificado sinais de habitação ou de permanência temporária em várias partes do território de São Paulo, citando-se entre outras as zonas de Piracicaba, Rio Claro, Itirapina, São Carlos, Piraçununga, Cachoeira de Emas, Cajuru, Dourados, Bauru, Promissão, Matão, Barretos, São Joaquim, Guaíra e Franca. Dados mais recentes mostram que em jazidas de Piracicaba, Rio Claro, Itirapina e São Carlos, dois “horizontes arqueológicos são reconhecíveis de início: um horizonte lítico,

marcado êle próprio por diferentes tradições culturais e possivelmente sub-divisível em outros, e um horizonte cerâmico, caracterizado pelo complexo “tupi-guarani”. Na sua quase totalidade os sítios examinados apresentavam pequena espessura de camada fértil em achados arqueológicos, não ultrapassando trinta centímetros. Essa espessura limitada [...] testemunha uma ocupação pouco demorada, sugerindo em alguns casos tratar-se mais de campo de pouso para sortidas de caça que habitações permanentes” (1).

Encarando êsses dados pelo prisma histórico, pondera o pesquisador: “A estrutura morfológica da região descrita como área de Rio Claro confere-lhe o caráter de ponto de cruzamento de dois caminhos migratórios para os deslocamentos Norte-Sul ou Este-Oeste. A chamada depressão periférica do relêvo paulista, onde se localiza a região de Rio Claro, constituiu-se já durante o período histórico, no caminho natural das migrações Norte-Sul. De outra parte, a bacia do Rio Tietê, engrossado pelo Piracicaba, oferece-se como uma estrada aberta à penetração. No cruzamento dêsses dois caminhos naturais deveria forçosamente acusar a área de Rio Claro, como realmente acusa, centenas de sítios arqueológicos...” (2).

Compreende-se, assim, que estudos de história regional em todo o Brasil estejam continuamente evidenciando a existência, por toda parte, de tradições de caminhos antigos, trilhas, ramais, veredas, incluindo trajetos em escala continental; caminhos na maioria dos casos com alternativas de direção, bem denotando que, ao contrário de diminuir ou esvanecer, no correr do tempo, a experiência das rotas terrestres e fluviais adquirida pelo homem se teria continuamente ampliado e desenvolvido.

4. *Aproveitamento de trilhas indígenas*

Dessas trilhas, como sabemos, aproveitaram-se os europeus e seus descendentes, aventureiros, expedicionários, tradistas, bandeirantes, desde os primeiros momentos da colonização e até ainda recentemente, na faina do reconhecimento e da ocupação das terras interiores. É bem ver-

(1) Fernando Altenfelder Silva, “Arqueologia pré-histórica da região de Rio Claro, in “Pré-História Brasileira”, vários autores, ed. Instituto de Pré-História, USP, São Paulo, 1968, pg. 160.

(2) Idem, ibidem, pg. 161.

dade, como o demonstram conhecidos exemplos, que esse aproveitamento nem sempre foi feito da maneira mais inteligente. Na extensa área do antigo "mundo paulista", típico de má utilização das rotas indígenas é o caso da "estrada geral de Goiás", estrada que serviu por mais de um século para ligar a capital de São Paulo tanto a Goiás como a Mato Grosso, Cuiabá, e isso por decisão do governo, mas da qual boa parte da responsabilidade cabe aos primeiros sertanistas que por ela optaram e que em seguida a apresentaram às autoridades como um fato consumado.

O contrassenso constituído pelo traçado dessa estrada foi desde o início percebido por sertanistas e capitães-generais de São Paulo, como é caso, já relatado, do Morgado de Mateus, que como vimos não se conformou nunca com a necessidade do imenso rodeio que se fazia para chegar ao Cuiabá (e Iguatemi) por terra ⁽¹⁾.

Em princípios do século XIX, o engenheiro Luís D'Alincourt, cuja missão consistia em observar tais particularidades, salientava o absurdo do traçado da estrada de Goiás e Cuiabá, da qual dizia que "não segue a direção mais curta, nem mesmo a melhor", acrescentando: "As idéias, que tenho adquirido, consultando Mapas e alguns Roteiros; e as notícias que, em diversas épocas, foram dadas por algumas pessoas que penetraram os mesmos sertões, me conduzem à probabilidade de ser possível abrir-se a estrada com direção muito próxima à retilínea... Julgo que a estrada se poderá começar da Vila de Mogi-Mirim, na Província de S. Paulo, deixando à direita a atual e seguindo, à esquerda, a rumo de Noroeste meio Oeste, por um terreno elevado, que faz parte da dita Província e em que há já povoadores e algumas fazendas de gado. Este terreno forma uma espécie de Zona, fechada ao Setentrião pelo rio Mogi-Guaçú, e ao Meio Dia pelo Tietê; principiando na direção das cabeceiras dos mesmos rios e terminando no grande Paraná, onde eles confluem; havendo só a atravessar, em tôda a extensão do mesmo, o pouco considerável

(1) Digno de nota, a este respeito, é que a comunicação já por nos referida do governador Caldeira Pimentel, de que proibira aos ituanos por meio de bando, sob pena de confiscação de bens, a utilização de caminho mais curto para Goiás, respondia-lhe o rei de Portugal que "não deis à execução a pena do bando, que é rigorosa"; recomendava-lhe o rei que evitasse os descaminhos, sim, mas "não será razão dificultar o provimento que pode ir a estas minas, impedindo-lhes as estradas mais abreviadas", e ainda que não se combata a sonegação "proibindo a brevidade das estradas para as minas" (D.I., Vol. 24, pg. 41).

rio Pirapitinga, tributário do Piracicaba [(²)], e este do Tietê, e o Jacaré-Pipira, que também é confluyente dêste último" (³).

Na verdade, a noção da impropriedade do traçado da estrada para Goiás e Cuiabá datava de antes de D'Alincourt e do Morgado de Mateus, de antes mesmo do Anhanguera, pois, segundo o depoimento de um seu contemporâneo, este sertanista fizera a sua entrada por uma rota que não era aquela pela qual seguira a primeira vez [com seu pai], mais conveniente: nesta viagem de 1722 — aduzia — o Anhanguera "procurou rumo diferente, dando [por isso] grande volta pelos sertões de Goiás" (⁴).

Pelo relato atrás citado, de Silva Braga, verifica-se que o Anhanguera, depois de ultrapassado o Meia Ponte, campeonou em vão por diferentes rumos, até que — segundo outro depoente — "indo já de volta para o povoado, descobriu as minas de Goiás, nome do gentio que ali habitava" (⁵). No importante depoimento de João Leme do Prado — ativo e competente sertanista, abridor do caminho de Cuiabá ao forte Bragança e fundador da vila de Albuquerque no alto Mato Grosso — consta que Bartolomeu Bueno da Silva, empobrecido e falto de recursos para casar nove filhas que tinha, propôs ao governo o descobrimento do ouro que havia visto quando menino, incursionando pelo planalto central em companhia de seu pai, bandeirante do mesmo nome e também alcunhado Anhanguera; e muito animado com o apoio do rei e do governador e com as promessas oficiais de recompensas, encetou a marcha à tes-

(2) O Pirapitinga, que nasce na altura de Itirapina, é um dos fundadores do Passa Cinco, que conflui no Corumbatai, importante afluente do Piracicaba, pela margem direita. O Corumbatai é que teria de ser atravessado no trajeto pelos espigões de Mogi-Mirim para Noroeste, passando por São Carlos.

(3) Luís D'Alincourt, "Memória", cit., pg. 15.

(4) "Relatos Sertanistas", cit., pg. 214. — Depoimento de João Leme do Prado, residente em Cuiabá. § Dos contemporâneos que escreveram sobre o assunto, dizem uns que o Anhanguera procurava nessa viagem a paragem dos Martírios, outros a dos Araes ou Araés. Para João Leme do Prado, que conversara a respeito com Antônio Pires de Campos e com o próprio Anhanguera, a paragem dos Martírios, onde estava o ouro, ficava junto de um "riacho" denominado Paraupava, além da estância dos Araes; e para lá chegar, o certo era "entrar pelo Cuiabá, procurando rumo entre norte e poente..." (Ob. cit., pgs. 213-14). § Outros depoimentos figuram na obra citada, pgs. 195-97, 194, 195-96, 197-98, 199-200 e 211-12).

(5) Idem, pg. 211. — Depoimento de Antônio do Prado Siqueira, 1769.

ta da tropa, que, sabemos, constava de duzentos homens e 39 ou 40 cavalos; “mas como já nesse tempo estava descoberto este Cuiabá, e era o caminho por onde ele devia entrar como da primeira vez, temeu, pela distância que vai de S. Paulo ao Cuiabá, se desanimassem os soldados e desertassem para o mesmo Cuiabá. Procurou rumo diferente, dando grande volta pelos sertões de Goiás; e como havia já bastantes anos, estava alguma coisa esquecido, ainda tomando a referida volta, não pôde no decurso de três anos topar com a paragem procurada, ou para melhor dizer, não foi Deus servido. Nesta diligência fez experiência no ribeirão de Goiás, achou e descobriu aquelas minas, que hoje existem...” (6).

Parece, assim, que o Anhanguera optara por um caminho que no consenso geral não era o melhor nem o mais curto, para empregar as palavras de D'Alincourt; ao contrário do que sucedia com o outro, que ele desprezou, obrigando-se por esse motivo a dar “grande volta pelos sertões de Goiás”. Dêsse caminho pelo Cuiabá, por onde o Anhanguera “devia entrar como da primeira vez”, não diz o informante se era por água ou por terra, mas nós sabemos que desde antes de 1650 existia a “estrada velha para o sertão dos Bilreiros”, uma trilha de brancos na direção do miolo do atual Estado de São Paulo e daí para o planalto central; como também existia a via fluvial do Tietê. Tudo indica, entretanto, que era a este outro caminho por terra que o informante queria referir-se, pôsto não se pensaria em levar 200 homens em barcos, com toda a matalotagem necessária, além de muitos cavalos, na trabalhosa viagem pelos Tietê, Grande e Paranaíba (7). Em resumo: dispondo-se a viajar com 39 ou 40 cavalos de sela e carga, o rumo por onde devia entrar o Anhanguera tanto podia ser o que passava pelo Capivari e Piracicaba, cruzando os campos de

(6) Idem, pg. 214. — Grifos nossos.

(7) Dizia o autor anônimo, cerca de 1722, que alguns sertanistas, saindo do Tietê, em vez de descer o Paraná, “viram pelo rio Grande acima, e logo acham o grande rio Parnaíba [Paranaíba], o qual rio faz cabeceira com o rio de S. Francisco, mas assim este rio Parnaíba como o rio Grande nestas partes são violentíssimos nas suas correntezas, têm continuas cachoeiras, matas muito grossas, povoadas ainda de muitas nações de gentio, muito ferozes que vivem vagos sem domicílio e por esta razão nunca dêles se faz caso” (Idem, pg. 204).

Araraquara, como o que fez, mas desviando-se em certo ponto do trajeto, antes ou depois do rio Mogi, para seguir na direção Noroeste ⁽⁸⁾.

Quanto a esta última alternativa, D'Alincourt sugeria em 1818, como vimos, que a estrada de Goiás quebrasse à esquerda na altura de Mogi-Mirim, seguindo daí pelo divisor das águas do Mogi-guaçu e Tietê, como traçado melhor e mais curto. Na verdade, a esse tempo e mesmo muito antes de 1818, a facilidade de ligações nesse setor — ligações entre os dois eixos de comunicações que temos estudado — vinha já sendo demonstrada na prática por candidatos a sesmarias. Estes candidatos, segundo apuramos em trabalho sobre a apropriação do solo no Norte e Noroeste de São Paulo ⁽⁹⁾, ao requererem glebas para fazendas e engenhos "na estrada de Goiás", tinham em vista terras que acabariam pertencendo aos futuros municípios de Americana, Limeira, Rio Claro, São Carlos, Araras, Leme, Piracununga e outros, caminhando portanto para a bacia do Tietê, num claro aproveitamento de antigos ramais e veredas.

O mesmo fato se verificava, como era natural, do lado direito da estrada na direção das partes da futura Minas Gerais. De Amador Bueno da Veiga, que em 1707 já possuía fazenda instalada perto do local da futura Mogi-Mirim, diz Carvalho Franco que "êle foi dos que desinçaram as Minas Gerais de índios bravos e pouco antes de ser aclamado cabo-maior, a 1.º de fevereiro de 1709, o govêrno português pedia informações ao ouvidor geral de São Paulo, sobre o pedido que êle fizera, de ficar com a administração duma grande leva de selvagens que acabava de conquistar e tinha feito baixar à sua custa das referidas Minas. Também em 1713, andava êle no Pitangui, estudando a abertura duma estrada que penetrasse mais fundo aquêle sertão, sendo impedido pelo governador de Minas, sob a alegação de que a empresa dependia de licença régia. Êle, portanto,

(8) Note-se que ao referir "a grande volta" que o Anhanguera fez pelos sertões de Goiás, o informante não aludiu aos rodeios e tateios. As idas e vindas em que o bandeirante se esfalou na procura do local das minas que viria em menino, mas a grande volta a que êle se obrigou na caminhada para chegar ao seu destino; caminhada que na opinião do depoente poderia ter sido bem mais abreviada, sem necessidade da grande volta que deu pelos sertões de Goiás.

(9) "Apropriação do solo e evolução da propriedade fundiária no Norte e Noroeste de São Paulo", em preparo.

pouco depois dos sucessos do Rio das Mortes, ia e vinha dentro do território mineiro, pouco se lhe dando os emboabas" (10).

Essas atividades de Amador Bueno, a cujo respeito podemos acrescentar que em 1704 propunha abrir caminho dos "campos gerais", lado de Minas, ao Rio de Janeiro, "caminho capaz de por êle andarem cavalgadas e gente carregada, muito mais breve em dôbro do que aquêle que abriu o Capitão Garcia Rodrigues Paes, e de por êle entrarem lotes de gados para se cultivarem e criarem nos ditos campos" (11), são tôdas de molde a convencer de que se teria aproveitado de antigas trilhas que das proximidades da futura Mogi-Mirim seguiam para o território hoje mineiro, trilhas que deviam ser contemporâneas do "caminho que foi do sertão" por êle referido. Acrescente-se ainda que no mesmo ano de 1704, Amador Bueno da Veiga era proprietário de lavoura, criação ou lavra em terras hoje de Minas, no lugar então denominado "Ressaca de Amador Bueno", junto dos "campos gerais" (12). Êste fato nos leva a crer que a sesmaria por êle pedida onde iria surgir Mogi-Mirim se localizasse em algum ponto do trajeto que costumava fazer desde a sua "ressaca" até a vila de São Paulo (13). Ê, aliás, como se explicaria que tendo êle seus interesses concentrados em paragens situadas mais adiante, resolvesse pedir a sesmaria na altura referida, onde já possuía terras em 1707, como informava no requerimento com que diligenciou ampliar a sua propriedade.

(10) F. A. Carvalho Franco, "Dicionário", cit., pg. 421.

(11) D.I., Vol. 51, pg. 261.

(12) D.I., Vol. 51, pg. 243. — Sabe-se onde eram êstes "campos gerais" por uma referência de Garcia Rodrigues Paes a respeito da estrada que abria desde o Rio de Janeiro até os "campos gerais e minas de Cataguases e Sabaraboqu" (D.I., Vol. 53, pg. 68), ou seja a zona que vai hoje de Dores do Campo e Congonhas do Campo, de um lado, a Campo Belo, Campo do Meio e — Campos Gerais — de outro.

(13) Posteriormente irão figurar no Mapa de Montezinho, de 1792 (como em outros), três ramais partindo da estrada geral de Goiás para terras mineiras: um, de Mogi-Mirim na direção do São Francisco, ao Norte; outro, na da Campanha do Rio Verde, a Les-Nordeste; o terceiro, de Batatais no rumo Leste (Mapa Coreográfico da Capitania de São Paulo, por Antônio Rodrigues Montezinho, 1792 — Coletânea do Museu Paulista, 1922). E num título de sesmaria de 1794, abrangendo terras da Ressaca do Lambari (pouco acima de Casa Branca), aludia-se a uma "estrada velha que ia para Caconde" (APESP, "Sesmarias", L. 26, Fl. 4v).

5. *Conclusões gerais*

Em conclusão, o atual território do Estado de São Paulo era atravessado ao Norte e Noroeste por duas vias de penetração que deviam datar dos tempos pré-cabralinos, posteriormente aproveitados pelos sertanistas; nesta primeira mudança transformam-se de trilhas de índios em trilhas de brancos. Tal aproveitamento devia ter-se iniciado já em fins do século 16, embora os indícios extraídos de documentos situem este início em redor de 1606 para a primeira — o caminho que viria a ser “a estrada velha do sertão dos Bilreiros” em 1650 — e em torno de 1668 para a segunda — o “caminho que foi do sertão” de 1707 e que passou a “estrada geral dos goiases” em 1726.

Essas duas grandes vias de comunicação exerceram a partir de um comêço não fixado, ademais do seu papel de rotas de penetração, a função de linhas-tronco, delas derivando ramos transversais em diversas direções e que com os dois eixos citados se constituíam numa verdadeira trama de caminhos e veredas. Em todos estes casos de utilização de antigas trilhas indígenas — no de caminhos e no de ramais — foram em geral índios ou mamalucos os que guiaram os brancos nas primeiras perquirições.

A existência destas duas vias de penetração, desconhecida até agora da historiografia brasileira, pode abrir campo para novos estudos de âmbito regional e para uma reformulação de conceitos no contexto da geografia histórica de São Paulo e do antigo “mundo paulista”.

NOTA A

O CAMINHO DO SERTÃO DE 1606

Como ficou dito no texto, pensamos que a existência de um caminho do sertão, partindo da zona hoje ituaana, pode ser estabelecida já em 1606, conforme se infere de dados que constam de um registro feito a pedido de Clemente Álvares no livro de Atas da Câmara de São Paulo em dezembro do ano citado. Trata-se de uma relação de minas de ouro, que o sertanista afirmava ter encontrado em paragens pouco distantes da então povoação de Parnaíba e que desejava registrar a fim de garantir seus direitos de descobridor.

Diz-se em certo trecho desse documento que Clemente Álvares "declarou no sertão à saída do nosso mato ao campo do caminho de Ibitiruna, do nosso rio de Anhembi, até o ribeiro grande, seis betas de minas..." (1). Seis jazidas, portanto, que se distribuíam desde o caminho de Buturuna (Ibitiruna) até o Tietê e daí ao ribeiro grande. Este ribeiro grande é o atual ribeirão do Putribu ou Aputribu, como se vê da frase seguinte do mesmo trecho: "e assim mais declarou que o ribeiro grande da estância se chama apiterobi..." (2).

O Buturuna ou Vuturuna, bem conhecido, é muito citado na historiografia paulista desde as obras de Pedro Taques: nele houve continuada mineração de ouro nos fins do século 16 e começos do seguinte. Fica a meia distância entre Parnaíba e Araçariguama, por uma linha Leste-Oeste quase horizontal. E caminhando-se mais um pouco, no mesmo sentido, dá-se nas cabeceiras do ribeirão do Putribu, afluente esquerdo do Tietê, para o qual se dirige numa direção geral de Sul a Norte.

(1) "...declarou no sertão a sayda do noso mato ao campo do caminho de ybitiruna do noso rio de anhemín ate o ribeiro grande seis betas de minas..." (ACMSP, Vol. II, pgs. 171 e sgs.).

(2) "...e asin mais declarou que o ribeiro grande da estansia se chama apiterobi..." (loc. cit.).

Além das seis jazidas espalhadas pelo terreno — do caminho de Buturuna à margem do Tietê e daí até o ribeirão do Putribu — Clemente Álvares “declarou outras betas, da outra banda do ribeirão grande, a primeira no mais alto monte por onde passa o caminho geral...” (3). Este mais alto monte, da outra banda do ribeirão grande, é o morro hoje chamado Putribu ou Aputribu. Fica situado logo após o ribeirão do mesmo nome. É morro grande, não pela altura, mas pela extensão, com uma de suas abas na face Norte, pela qual chega até bem próximo da margem do Tietê (4).

Interpretada a frase do sertanista, nas duas partes em que a dividimos, temos que a primeira área por ele pesquisada fôra o trecho do terreno que ficava à saída do mato mais próximo de Parnaíba, “à saída do nosso mato” (5), caminhando para o campo. Nesse setor — um quadrilátero irregular com as faces Sul e Norte formadas pelo caminho de Buturuna e pelo rio Anhembi (Tietê); e as faces Leste e Oeste pela linha imaginária entre o caminho e o rio, de um lado, e pelo ribeirão Putribu, de outro lado — topara ele com vestígios de ouro em seis lugares diferentes. E ultrapassando o leito do Putribu, da outra banda do ribeirão — em nova área de buscas — reconheceu indícios do metal em vários lugares, o primeiro dos quais logo no mais alto monte por onde passava o caminho geral, ou seja no morro mais próximo do ribeirão, o morro chamado do Putribu.

A frase acima do sertanista podia ainda significar que Clemente Álvares encontrara as seis primeiras betas ao lon-

-
- (3) “...declarou outras betas da outra banda do ribeirão grande, a primeira no mais alto monte por onde passa o caminho geral...” (loc. cit.).
- (4) Nas folhas de Itu e de Jundiá, da antiga Comissão Geográfica e Geológica, estão assinaladas as paragens Putribu de Cima e Putribu de Baixo, a primeira quase na altura do prosseguimento da linha horizontal desde Parnaíba a Araçatuba; a segunda junto da margem esquerda do Tietê. Esses nomes, como outros que hoje designam eminências na área do antigo morro do Putribu, são naturalmente posteriores ao tempo de Clemente Álvares.
- (5) Na linguagem corrente, o possessivo tanto pode adquirir um acento afetivo como uma função adverbial de proximidade. Assim, p. ex., falando de vários autores, dizemos “o nosso Mário de Andrade”, “o nosso Sérgio Milliet”; como também, num outro contexto, “o nosso Tietê”, significando o trecho do rio mais próximo de nós e que por isso mais sentimos e mais estimamos. Neste sentido, Clemente Álvares dizia “o nosso mato”, “o nosso rio de Anhembi”, por onde se vê que o “sertão” por ele pesquisado era a área mais próxima da povoação, logo ali adiante, e não o verdadeiro sertão que se estendia para além e que tinha nessa localização longínqua a sua marca essencial, o seu imutável atributo. Veremos adiante que o próprio sertanista contrapõe o sertão distante a este outro sertão localizado à saída “do nosso mato”.

go das duas margens do caminho — ia êste por baixo do Buturuna, quebrava a seguir para o Tietê (Anhembí) e, costeando o rio, prosseguia para o ribeiro grande (Putribu). E depois, atravessado o ribeiro grande, descobrira outras betas, a primeira das quais logo no morro alto por onde passava o caminho geral. (Veremos adiante que êste caminho cruzava a face Norte do morro do Putribu, qualquer que fôsse o seu trajeto inicial).

Das expressões acima transcritas, um fato importante ressaltava desde logo: em 1606, e naturalmente desde alguns anos antes, além de um caminho para o morro de Buturuna (explicável pela lavra de ouro que nesse morro se fazia), havia outro — um caminho geral — que cortava a primeira área pesquisada por Clemente Álvares; caminho que, segundo indicações do sertanista e as circunstâncias geográficas da área em questão, seguia da povoação de Parnaíba ao ribeirão do Putribu, atravessava êste ribeirão e cruzava em tangente a face Norte do morro do Putribu.

De acôrdo com a nossa interpretação, de Parnaíba até o morro do Putribu o caminho geral seguiria por baixo do Buturuna e, ultrapassado êste, dobraria para a direita até a margem do Tietê, prosseguindo por esta no sentido de rio abaixo. E o caminho do Buturuna, saindo de Parnaíba, correria pela parte de cima do terreno, a parte mais chegada ao rio Tietê ⁽⁶⁾.

Fôsse como fôsse, o certo é que em 1606 a área entre os morros do Buturuna e do Putribu era atravessada por um "caminho geral". Seu trajeto seria idêntico ao que aparecerá mais tarde na Carta Corográfica de São Paulo, de 1766 ⁽⁷⁾ e no Mapa de Montezinho, de 1792 ⁽⁸⁾: partindo de Parnaíba, seguia na direção Oes-noroeste e depois Noroeste, ao cruzar o terreno pesquisado por Clemente Álvares. Desde um pouco antes do ribeirão Putribu, seu rumo era francamente Noroeste.

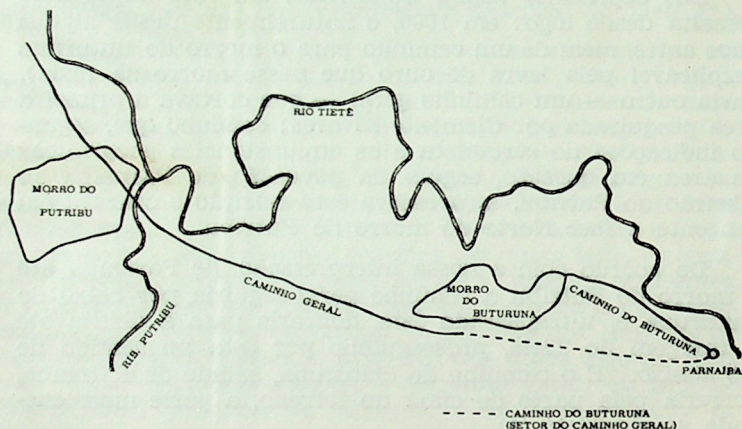
(6) Seria também de aceitar que se tratasse de um único caminho, com o sertanista denominando "do Buturuna" ao trecho que ia de Parnaíba ao morro desse nome, e "caminho geral" ao que se seguia daí para frente. Mas contra esta hipótese milita o fato de o depoente opor claramente um ao outro dos dois caminhos.

(7) "Carta Corográfica da Capitania de São Paulo, Ano de 1766", cópia existente no Museu Paulista.

(8) "Mapa Corográfico da Capitania de São Paulo", por Antônio Rodrigues Montezinho, 1792 (Coleção Museu Paulista).

Esse será, de modo geral, o traçado da estrada que ligará Itu a São Paulo em fins do século seguinte, conforme se vê das cartas geográficas citadas e ainda da levantada por Daniel Pedro Muller em 1837 ⁽⁹⁾; e também dos termos de um documento de 1797, relativo aos ranchos necessários nesse caminho, do qual falaremos adiante.

Um desenho esquemático mostrará melhor a posição dos dois caminhos referidos no registro de minas de 1606:



Vimos pelos trechos transcritos que Clemente Álvares fala em um “caminho do Buturuna” e em um “caminho geral”. Não se tratava, portanto, neste segundo caso, de um caminho comum, como tantos por certo haveria nessa e em outras zonas, mas de um *caminho geral*; consta claramente do trecho transcrito que duas betas atravessavam o caminho geral e que uma outra ficava no mais alto monte por onde passava o caminho geral.

A expressão “caminho geral” indica via de comunicação de uso comum, distinguindo-se por esse fato dos demais caminhos, daqueles de uso particular dos sitiantes e também daqueles que são simples desvios, como p. ex., na situação presente, um ramal que, de um ponto do caminho geral, conduzisse à margem do Tietê ou a um ribeirão das

(9) “Mapa Corográfico da Província de São Paulo”, por Daniel Pedro Muller, 1837 (Coleção Museu Paulista).

proximidades, ao pico de um morro, a um capão de mato. "Caminho geral" exprime também uma via que leva a vários lugares, interligando-os, uma estrada que serve a sucessivos núcleos, tendo um deles como ponto de partida e um outro como ponto de chegada.

No caso em debate, o caminho geral levava de Parnaíba à face Norte do morro do Putribu, seguindo um rumo francamente Noroeste. O fato de ser este o rumo do caminho é significativo, por ser o mesmo da estrada que seguia de São Paulo a Parnaíba. Portanto, esse "caminho geral" partia na verdade da vila de São Paulo e mantinha a mesma direção Noroeste desde de seu início até o morro do Putribu. Mas como o seu ponto de destino não podia ser este morro, a pergunta impõe-se: para onde levava o "caminho geral" que em 1606 partia de São Paulo, passava por Parnaíba, atravessa o ribeirão do Putribu e cruzava o morro deste nome na sua face Norte?

Num mapa de hoje, traçando-se a linha do caminho, do Putribu para adiante e na direção que vinha desde de São Paulo, ela passaria por Itu e chegaria, em seguida, a Pôrto Feliz. Mas no consenso geral dos historiadores paulistas, nada existia na região em 1606, a não ser, um pouco mais para traz, a incipiente povoação de Parnaíba ⁽¹⁰⁾.

Sabe-se que um ou dois anos antes de 1606, Domingos Fernandes e seu genro Cristóvão Diniz se haviam estabelecido com fazenda no local da futura Itu; e aí teriam construído uma capela, origem da povoação, em 1610 — ou seja, em data posterior à do documento que estamos estudando. Diante disso, como se conciliaria a existência de um caminho geral em 1606 com a de uma simples propriedade privada? Ou, em outros termos: qual seria o ponto de destino de um caminho geral que procedia de São Paulo, passava

(10) Em 1619, o sertanista André Fernandes obtinha sesmaria que ia desde Parnaíba até Araçatiguama. Mais tarde, Guilherme Pompeu de Almeida estabelecia-se com fazenda em Buturuna, em data posterior à da fundação da vila de Sant'Ana (1625). Aí ele construiu a capela de N. S. da Conceição de Buturuna (Ybyturuna), à qual fez grandes doações em 1687, não devendo ser por conseguinte muito anterior a essa data da sua ereção. Faleceu em 1691 e mesmo que tivesse então 90 anos de idade, seria um menino de 5 em 1606. Seu filho do mesmo nome, o célebre creso de Parnaíba, possuiu fazenda pouco mais adiante, Araçatiguama (certamente ligada à do pai, que depois herdaria), onde levantou a capela de N. S. da Conceição de Araçatiguama, à qual fez doações em 1677. Mas nada podia ter tido com a região em 1606, pois ainda não era nascido. São esses os dados que constam dos textos históricos.

por Parnaíba, atravessava o ribeirão do Putribu, cruzava a face Norte do morro dêste nome e daí prosseguia presumivelmente na mesma direção Noroeste que trazia desde o seu início?

A resposta a essas indagações só pode ser, naturalmente, que êsse caminho levava a um ponto de concentração ou de atração humana, um núcleo de moradores, um pôrto, um cruzeiro, capela ou oratório de devoção popular — um objeto, enfim, colocado ou localizado no ponto terminal da estrada e que se constituía na razão de ser dêsse “caminho geral”.

O único objeto que existia nesse tempo, na área em questão, em condições de explicar a existência de um caminho geral desde Parnaíba ou desde São Paulo até êle, era realmente um pôrto, o chamado “pôrto do Pirapitingui”, situado junto a foz do rio dêsse nome no Tietê.

Convém, no entanto, recordar que essa era uma área vulnerável ao findar o século 16. Ainda em 1591, grupos de índios contrários eram combatidos por uma tropa de paulistas em Pirapitingui, tendo êsses nativos no ano anterior atacado e depredado a igreja do futuro bairro paulistano de Pinheiros; na mesma ocasião, havia notícia de uma reunião de caciques inimigos em Barueri acertando pormenores para mover “guerra campal” aos brancos de São Paulo; e em 1594, resolve-se na edilidade paulistana mandar espias até o Pirapitingui “para fazer vigiar os índios” ⁽¹¹⁾, tudo demonstrando que a área Putribu-Pirapitingui não estaria livre da presença do gentio hostil senão daí a alguns anos, dois ou três, no mínimo.

Por esta verificação, vemos que dificilmente haveria núcleos de moradores (compreendendo concentração de famílias diferentes) no circuito das futuras Itu e Pôrto Feliz por volta de 1606. Existia, no entanto, pouco adiante do morro do Putribu, o pôrto de Pirapitingui, cuja paragem desde algum tempo antes da data indicada (1606) já estaria escoimada de indígenas inimigos. Esta hipótese é a única que pode explicar, em face das condições reinantes nesse setor do território, a existência em 1606 de um “caminho geral” que partia de São Paulo e seguia — comprovadamente — até a altura do morro do Putribu; e ainda o fato

(11) ASMSP, Vol. I, pgs. 404, 423 e 489.

de o pioneiro Domingos Fernandes — o primeiro morador — somente ter ido estabelecer-se com sua família na área do Pirapitingui por volta de 1604 ou 1605.

* * *

O “caminho geral”, como vimos acima, passava pelo “mais alto monte”, o Putribu, do qual dissemos que é hoje morro grande, não pela altura, mas pela extensão, pois suas maiores eminências alcançam o nível de 800 metros. Trata-se na verdade de uma série de elevações, formando um conjunto de montes com pontas em várias direções, à semelhança da figura de uma ameiba; posteriormente a 1606, essas elevações receberam cada uma o seu nome: Putribu de Baixo, Putribu de Cima, Morro Mombaça, Morro Vermelho, Morro do Ibaté-mirim. Devia ter sido mais homogêneo e mais alto do que hoje, antes de rebaixado pela erosão, a qual teria também provocado a formação de maior número de encostas.

Era pela face Norte dêsse morro que passava o caminho geral de que se falava em 1606 e que perdurou no tempo, existindo até hoje. Foi, aliás, em períodos posteriores, a principal via de comunicação entre Pôrto Feliz-Itu e São Paulo-Santos; a estrada que por muito tempo, no século passado e princípios dêste, serviu para o escoamento da produção agrícola dêsse setor do vale do Tietê para São Paulo e pôrto de Santos. Por ela se transportava todo açúcar dos municípios de Itu e Pôrto Feliz (e por algum tempo das povoações de Capivari e Piracicaba), durante largo período os maiores produtores da Capitania e Província.

A propósito dessa estrada, dizia-se em documento de 1797, escrito em Itu e relativo aos ranchos de pouso que se deviam construir em suas margens ⁽¹²⁾, desde Pôrto Feliz até Santos (Cubatão), que o primeiro dêles seria no ribeiro Potunduva, afluente esquerdo do Tietê, entre Pôrto Feliz

(12) Em 1799, o governador Castro e Mendonça informava, argumentando: “A falta de ranchos aonde se recolham os açúcares de noite, ou nas ocasiões de chuva, tem sido um grande estôrvo ao Comércio. Os açúcares com umidade abatem de valor, e esta é uma das causas do descrédito em que está o açúcar das Vilas de Itu, São Carlos [Campinas] e outras, que vai pela Vila de Santos [sic. por pôrto de Santos]. Êste mal está remediado, pois que se tem no meu tempo principiado a construir Ranchos como se vê da planta, em os quais já recolhem os condutores as suas cargas, livres do perigo...” (D.I., Vol. 29, pg. 114).

(então Araraitaguaba) e Itu; o 2.º, no Pirapitingui, também afluente do Tietê, já aquém de Itu; o 3.º, “no lugar do Rancho velho”; o 4.º “na varge [portanto, junto do Tietê] aonde morou o falecido Gonçalves da Costa”, sendo que estes quatro primeiros ranchos seriam no termo da vila de Itu, da qual Pôrto Feliz (Araraitaguaba) era um distrito; o 5.º: “Na varge da parte dalem do morro de Aputribu, termo de Parnayba” (“parte dalem” para quem estivesse em Itu ou Pôrto Feliz, como ocorria no caso do redator da proposta). Daí a estrada seguia para Barreiro, Barueri, “Urosocaba”, já no termo de São Paulo, Moinho Velho, Meninos velhos, etc. (13).

Esse traçado é em linha geral o mesmo atrás indicado com base no documento de 1606; e a construção de um rancho na várzea, aquém do morro do Putribu, sugere uso contínuo e por longo espaço dos pastos de suas imediações. (O terreno em torno da ponta Norte do morro do Putribu é o único em toda a área circundante que se apresenta mais ou menos plano). Aí seriam largados, por anos e anos a fio, por mais de um século, os animais das tropas de carga, depois de recolhida a mercadoria ao rancho, animais que não se limitariam a pastejar nas terras planas, mas avançariam pelas abas do Putribu, favorecendo com isso a ação erosiva das águas e dos ventos; de que resultaria a formação de novas encostas e pontas num morro antes com outra conformação. Hoje, o seu revestimento vegetal, e de toda a área, é de gramíneas e arbustos — aquilo que os homens do século passado chamavam “carrascal”.

No século 19, o “caminho geral” de 1606 era chamado “estrada imperial”, denominação ainda hoje referida pelos velhos moradores da zona ituana que ela percorre, como pudemos averiguar pessoalmente. Há pouco tempo, foi feita a sua ligação com a Via Castelo Branco, também conhecida por Estrada do Oeste, na qual imbicava na altura do Km 50, e em todo o seu percurso dá perfeitamente pas-

(13) Maria Thereza Schorer Petrone, “Um documento sobre os ranchos das estradas paulistas nos fins do Século XVIII”, in “Revista do Instituto de Estudos Brasileiros”, n.º 6, 1969, pg. 179. Compreendia projeto (e a planta referida na Nota anterior) de construção de ranchos de pouso, preparados (projeto e planta) pelo cap.-mor de Itu, Vicente da Costa Taques Goes e Aranha, por determinação do governador. E como diz o próprio Castro e Mendonça, em seu tempo apenas se deu princípio à construção dos ranchos considerados indispensáveis.

sagem a automóveis, mesmo aos de luxo, apesar de reduzida à categoria de estrada municipal. E a sua extensão, desde Itu até entrosar na rodovia, é de 32 quilômetros.

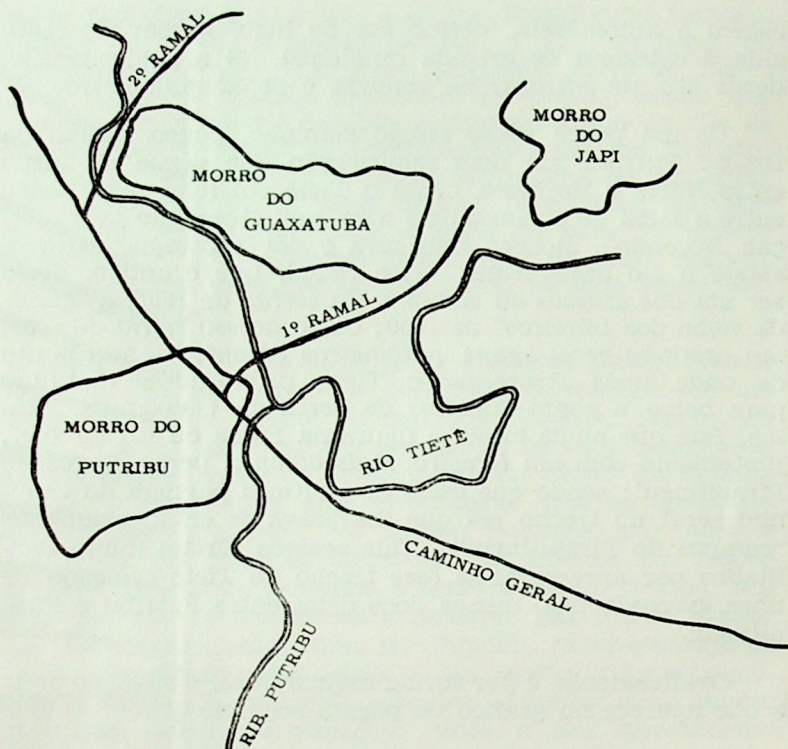
De um ponto dêsse antigo caminho, pouco abaixo da foz do Putribu, sai uma ramificação que segue no rumo entre Norte e Noroeste, cruza o Tietê em leito raso, passa entre a serra de Guaxatuba e a do Japi (tomando já a direção Noroeste), alcança Cabreúva e daí prossegue atravessando o rio dêste nome. Esse ramal, que é antigo, *devia ser um dos acessos ao caminho do sertão de 1606*, a “estrada velha dos bilreiros” de 1650; *outro acesso sairia do mesmo caminho geral alguns quilômetros adiante*, de um ponto de onde, após atravessar o Tietê, prosseguisse deixando para baixo a ponta superior da serra de Guaxatuba. Ramal este que ainda existe e figura na Fôlha de Itu de 1903, juntamente com *um terceiro, mais adiante*, perto da foz do Pirapitingui; sendo que êstes dois últimos partiam do caminho geral no trecho em que margeava os então chamados “campos do Pirapitingui”. Tais acessos seriam muito facilitados por apresentar-se êsse trecho do Tietê semeado de ilhas, havendo pelo menos doze delas entre Putribu e Pirapitingui.

Gráficamente, e por forma esquemática, a situação seria a que aparece no gráfico da página seguinte.

Pouco antes do ponto de partida do 1.º ramal, lado direito dêste e esquerdo do Tietê, “ao pé” do ribeirão Putribu, ergue-se hoje uma casa de fazenda. Por aí devia ter existido, desde os primeiros decênios do século passado, o rancho de pouso a que aludia o documento de 1797 atrás citado (14), para abrigo de tropeiros e das cargas, notadamente de açúcar, que eram levadas de Pôrto Feliz e Itu ao pôrto de Santos; e junto dêle, a cabana de algum morador cujo encargo principal consistia em cuidar do rancho e assistir os viajantes, fornecendo-lhes gêneros e provimentos diversos (15).

(14) Como se viu, dizia-se, escrevendo de Itu, que um rancho ficaria “na varge da parte dalem do morro de Aputrebu, termo de Parnaíba”.

(15) Dizia em 1790 Castro e Mendonça, em continuação à informação acima citada: “... e cada Rancho está situado ao pé de um ribeiro e de um pasto aonde ficam as bêstas e tem sempre ao pé um morador, que serve de guarda do Rancho” (D.I., Vol. 29, pg. 115).



Em 1804, o capitão-general Franca e Horta viajou desde São Paulo até Itu pela estrada de que estamos tratando, tendo anunciado então que o caminho poderia ser encurtado nada menos que quatro léguas. E afirmava que “se está trabalhando nêle à custa de várias pessoas interessadas...”⁽¹⁶⁾. Se alguma retificação chegou a ser feita, não poderia ter sido no trecho de Itu até o Putribu, pois o seu atual percurso é o mesmo que figura em mapas anteriores a 1804; devia ter incidido no setor aquém do Putribu, possivelmente por um traçado mais reto, evitando-se a volta que o caminho fazia para passar pela vila de Santana do Parnaíba.

* * *

(16) D.I., Vol. 10. pg. 93.

Mas o fato que mais nos interessa no momento prende-se à questão de um caminho do sertão, que existiria desde antes de 1606. Vimos atrás a propósito da localização da primeira das betas situadas *além do ribeirão do Putribu*, ou seja *no morro do mesmo nome* o sertanista afirmava que ela ficava no mais alto monte por onde passava o caminho geral; e a isto acrescentava: “a qual [beta] se passa por riba dela indo e vindo para o sertão; e o rumo dela [da beta] fica do Nascente ao Poente pouco mais ou menos...” (17). Assim, vindo do sertão, passa-se por cima da beta, a qual segue aproximadamente o rumo de Leste a Oeste, ou uma linha horizontal.

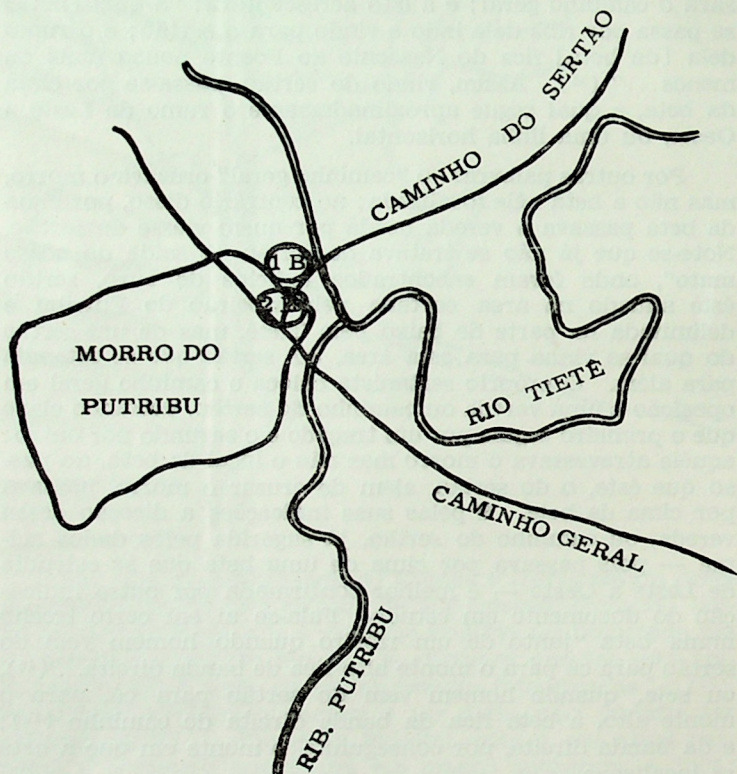
Por outras palavras: o “caminho geral” cruzava o morro, mas não a beta nêle localizada; ao contrário disso, por cima da beta passava a vereda usada por quem viesse do sertão. Note-se que já não se tratava do sertão “à saída do nosso mato”, onde foram encontrados indícios de ouro, sertão êste situado na área cortada pelo ribeirão do Putribu e delimitada na parte de baixo pelo Tietê, mas de um sertão do qual se vinha para esta área, um sertão que se estendia para além. O próprio sertanista coloca o caminho geral em oposição a uma vereda ou caminho do sertão, deixando claro que o primeiro seguia por um traçado e o segundo por outro: aquêlê atravessava o morro mas não o local da beta, ao passo que êste, o do sertão, além de cruzar o morro, passava por cima da beta. E pelas suas indicações a direção dessa vereda, ou caminho do sertão, já sugerida pelos dados acima — pois passava por cima de uma beta que se estendia de Leste a Oeste — é melhor confirmada por outra indicação do documento em estudo. Fala-se aí em certo trecho numa beta “junto de um ribeiro quando homem vem do sertão para cá para o monte alto fica de banda direita...” (18), ou seja, quando homem vem do sertão para cá, para o monte alto, a beta fica da banda direita do caminho (19); e da banda direita, por conseguinte, o monte em que a beta se localizava.

(17) “...a qual se pasa p riba dela indo e vindo pera o sertão e o rumo dela fica do nasente ao poente pouco mais ou menos...” (loc. cit.).

(18) “...declarou outra beta junto de hú ribeiro grande quando omen vem do sertão pera ca pera o monte alto fica da banda direita...” (loc. cit.).

(19) Dificilmente se entenderia, na situação dada, o rumo do sertão correndo do Putribu de Baixo para Sul, pois de acôrdo com o texto, para quem viesse do sertão para cá, êste morro ficava do lado direito.

Recapitulando, temos: vindo do sertão para Parnaíba ou São Paulo, primeiro se passa por uma beta (1B) situada à direita do caminho; depois se passa por cima de outra beta (2B) localizada já no morro do Putribu, beta esta que ocorria mais ou menos de Leste a Oeste. Gráficamente, a situação seria a seguinte:



De todo o exposto se conclui que o caminho do sertão, de 1606, partindo de um ponto do monte alto (Putribu), seguia numa direção entre Norte e Noroeste. E como não se confundia com o “caminho geral” que ia na mesma direção, mas à sua esquerda, tinha ele por força de atravessar o Tietê para prosseguir no rumo do sertão. Dessa maneira,

devia existir nas imediações da face Norte do morro do Putribu um “passo” de travessia do rio, piaçaba que seria já parte integrante do caminho do sertão.

O rumo desse caminho podia ser Norte ou Noroeste. Mas os moradores de Parnaíba, e mais ainda os de São Paulo, não precisariam ir até o Putribu, dando uma volta desnecessária, para seguir na direção Norte; de onde se conclui que o seu rumo devia ser o do Noroeste.

E seguindo para Noroeste, esse caminho outro não poderia ser senão aquele que o testamento de Bernardo Bicudo, em 1650, iria apontar como sendo “a estrada velha para o sertão dos bilreiros”, estrada que passava, mais adiante, pela paragem de Capivari e seguia numa direção geral Noroeste.

NOTA B

O CAPIVARI DA "ESTRADA DOS BILREIROS"

Pensamos não caber dúvida quanto à identificação da paragem *Capivari* referida às terras de Bernardo Bicudo e à "estrada dos Bilreiros" como aquela em que hoje se ergue a cidade dêsse nome. Sabe-se que no decurso do tempo apareceriam três outros sítios com essa denominação na faixa banhada pelo rio Capivari e seus afluentes, mas tôdas essas ocorrências são posteriores a 1650 e ao próprio século 17.

Além da paragem onde o nome acabou vingando, houve um lugar *Capivari* junto da atual Louveira; outro, mais a Oeste, onde se localiza o bairro de *Rio Abaixo* do município de Jundiáí, margem esquerda do Capivari; e um terceiro, na margem direita dêste rio, lugar que progrediu e se transformou na atual Monte Mor.

Monte Mor chamou-se *Capivari de Cima*, para distinguir-se do outro, e êste fato já indica aparecimento posterior: realmente, o núcleo surgiria à margem da estrada entre Capivari e Campinas, o que não poderia ter ocorrido antes do meado do século 18, pois até então nada existia na área de Campinas a não ser alguns sitiantes e sesmeiros estabelecidos ao longo da estrada de Goiás.

O *Capivari Rio-Abaixo*, "no distritio de Jundiáí", não tem interêsse para o nosso caso, pois era lugar arredado tanto da estrada de Itu a Piracicaba como da de Jundiáí a Mogi-Mirim. As referências a êste lugar sômente começam a aparecer em princípios do século 19.

O terceiro *Capivari* ficava onde está hoje Louveira, e Capivari parece ter sido o primeiro nome desta cidade; pelo menos, assim aparecia denominado o seu núcleo original em meados do século 18. Por ordem cronológica, a primeira menção que encontramos a êste terceiro *Capivari* consta de carta de sesmaria de 1745, em favor de Francisco

Leme de Matos, morador no distrito de Jundiá, compreendendo as terras do sítio que já possuía “na paragem chamada *Capivari*, duas léguas distante da dita Vila... para a parte do Rio Atibaia...” (1). Depois disso, em 1780, Antônio de Siqueira Moraes, também morador em Jundiá, pede para aumentar sua fazenda uma légua por duas “na paragem chamada bairro do *Capivari*, para a parte do Rio Atibaia...” (2). Esta nova gleba, ligando-se à que o requerente já possuía, batia de um lado no ribeirão Pinheirinho e de outro no ribeirão do Pinhal Grande.

No primeiro caso, as duas léguas de distância de Jundiá não deixam dúvidas quanto à localização, já que dúvida não pode haver acerca do trecho do rio Capivari que corre mais perto do Atibaia; no segundo, a nova gleba, partindo desde uma légua, ou duas, do caminho entre Jundiá e Campinas (caminho onde devia ter começo o primeiro lote do requerente), iria aproximar-se pelos fundos de uma zona onde ainda em 1903 existiam lugares chamados Pinhal, Pinhalzinho e Pinheirinhos (3), todos três pouco acima da coordenada que passa pela atual Louveira.

Cerca de 40 anos mais tarde, em 1818, ao transitar de Jundiá a Campinas, Luís D'Alincourt passa pelo pouso ou rancho de Capivari, onde além do rancho propriamente dito só havia uma casa (4). Por sua vez, Saint'Hilaire, fazendo no ano seguinte o caminho inverso, encontra o “rancho de Capivari”: aí “existia uma pequena fazenda, onde se vendia milho aos viajantes” (5). Nenhum dos dois se refere a qualquer coisa que pudesse representar indício de um bairro.

Pelos cálculos de Saint'Hilaire, o pouso do *Capivari* ficava 4 léguas distante de Campinas e 3 de Jundiá, o que o coloca pouco acima do local da futura Louveira, sendo de notar que qualquer estrada que por aí passasse, ligando Jundiá a Campinas, teria de atravessar o rio Capivari. Vê-se, ainda, em D'Alincourt que no setor em que a estrada cruzava o rio, este corria ao Sudoeste, o que permite assinalar com muita aproximação no mapa de 1903 o ponto de

(1) Arquivo Público do Estado de São Paulo, “Sesmarias”, Livro 14, Fls. 31

(2) Idem, ibidem, Livro 21, Fls. 86.

(3) Comissão Geográfica e Geológica do Estado de S. Paulo, Fôlha (Cartográfica) de Jundiá, 1903.

(4) Luís D'Alincourt, “Memória”, cit., pg. 49.

(5) Auguste de Saint'Hilaire, “Viagem à Província de São Paulo”, ed. Martins, São Paulo, 1953, pg. 151.

cruzamento, num sítio pouco acima e à esquerda da estação de Louveira da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, no local exato em que figurava a marca convencional de uma fazenda (6).

Dos dados expostos se conclui que apesar da referência contida na carta de sesmaria de 1780, o lugar *Capivari* da estrada de Jundiá a Campinas ainda não aparece como bairro ou núcleo urbanizado em 1819. Não era também a paragem a que aludia em 1650 o inventário de Bernardo Bicudo, pois esta ficava no antigo caminho para o sertão dos Bilreiros, ao passo que a picada que partia de Jundiá seguia em 1668-78 para o sertão dos índios Batatais e os não identificados "Laner.os" e "Topes". No primeiro caso, fazia-se referência em 1650 a uma estrada velha, estrada que tinha sido; no segundo, em 1668, a um caminho atual; caminho que levava aos Batatais e outros índios, cujos nomes em nada lembram o dos bilreiros ou caiapó.

(6) Houve em 1919 divisão judicial do "sítio Capivari também conhecido por Louveira", promovida por Luís Gonzaga Batista Martins e outros, sítio primitivamente pertencente a José Vicente Ferreira e que divisava com o córrego do Monjolo, com o sítio do Feital, com o Capivari-mirim até a sua barra no Capivari-guaçu (Museu Paulista, USP, Arquivo Aguirra, notas do 1.º Ofício de Jundiá).

NOTA C

DATA DO MS. "DEMONSTRAÇÃO DOS CAMINHOS"

Dissemos no texto que o manuscrito "Demonstração dos diversos caminhos de que os moradores de São Paulo se servem para os Rios Cuiabá e Província do Cochiponé", de data e autor desconhecidos, teria sido escrito entre 1720-23 ⁽¹⁾. Tal conclusão decorre de indícios obtidos pelo processo de eliminação. Assim, seria ele anterior a 1724 tendo-se em vista que o autor apenas alude aos descobrimentos de Pascoal Moreira (1718) e ao Cuiabá, que é — diz — "o lugar das minas" (pgs. 206, 202 da publicação citada). Nada fala das minas do Mato Grosso, descobertas por Artur Paes de Barros e outros entre 1731-34, minas que iriam dar o nome a toda a região e depois, em 1748, à Capitania então criada e que começa a ser chamada "de Mato Grosso e Cuiabá" (Cf. Varnhagen, "História Geral do Brasil", ed. Melhoramentos, São Paulo, s.d., Vol. IV, pg. 81, Nota 2 5— de Rodolfo Garcia). Sabe-se que o nome Mato Grosso, nunca nomeado pelo autor anônimo, suplanta desde então o de Cuiabá. O descobrimento das minas de Mato Grosso pode ver-se, em síntese de vários autores, em Carvalho Franco, "Dicionário", cit., pg. 54).

Infere-se, em uma segunda verificação, que dataria na realidade de 1720-23, primeiro, por uma referência que contém à "fazenda nova" do Colégio de São Paulo na zona de Botucatu. Essa fazenda fôra doada aos jesuítas por Manuel de Campos Bicudo em dezembro de 1719 (Cf. Manuel Eufrázio de Azevedo Marques, "Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo", ed. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tip. Universal, Rio de Janeiro, 1879, Vol. II,

(1) Publicado mais recentemente em "Relatos Sertanistas", cit., pgs. 201 a 207.

pg. 59). Era natural que recebendo a propriedade em princípios de 1720 os padres a ocupassem nesse mesmo ano ou no seguinte de 1721; e seria uma fazenda “nova” em relação a este período. Segundo, porque o informante não se refere à abertura de uma estrada que se fazia em 1723 pela rota que ele aponta no seu texto como “caminho que alguns dizem poder se fazer”, caminho este que se estava abrindo nesse ano de 1723 por iniciativa do govêrno de São Paulo, fato que não poderia deixar de ser de conhecimento público.

NOTA D

PIRACICABA E O CAMINHO DE IGUATEMI

Ao optar pela direção rio Piracicaba-campos de Araraquara para o traçado do caminho de São Paulo a Iguatemi, o Morgado de Mateus referia-se à paragem onde a povoação acabava de ser fundada oficialmente, não ao local onde pretendia fôsse o povoado estabelecido, junto da foz do Piracicaba no Tietê.

Nota-se, é verdade, que no conjunto das determinações dêsse governador que redundaram na fundação de Piracicaba ocorre flagrante discrepância entre as suas sucessivas referências à paragem em que desejava fôsse o núcleo situado. Ao passo que em alguns papéis êle alude às vizinhanças do ponto de confluência dos rios Tietê e Piracicaba ⁽¹⁾, em outros indica expressamente “a paragem chamada Piracicaba”, localizada uns 80 quilômetros acima da barra do rio dêste nome. Sabe-se que o núcleo foi oficialmente fundado a 1 de agosto de 1767, e ainda a 24 de julho anterior, com antecedência de alguns dias, portanto, o Morgado de Mateus recomendava em despacho a Correia Barbosa: “Faz-se-me preciso recomendar a Vm.cê que o sítio da nova Povoação de Piracicaba deve ser escolhido perto da barra que faz o mesmo rio no Tietê”; encarecendo em seguida: “Deve Vm.cê atender a êste ponto em primeiro lugar que tudo, por ser aquêle que com maior preferência lhe recomendo” ⁽²⁾. Pouco antes, todavia, em bando que mandara lançar em Itu, a 17 de novembro do ano anterior, solicitando voluntários para o nôvo núcleo, falava em “se formar uma Povoação na paragem chamada Piracicaba” ⁽³⁾.

Tudo levaria a crer, portanto, que para D. Luís Antônio a paragem chamada Piracicaba e o sítio junto à foz do rio dêste nome eram uma só, fato que não seria de estranhar

(1) D. I., Vol. 23, pg. 40.

(2) Idem, Vol. 67, pg. 180.

(3) Idem, Vol. 65, pg. 112.



por presumir-se que muita gente afeita às travessias fluviais São Paulo-Cuiabá devia aludir ao local do desemboque do grande afluente do Tietê pelo nome do rio. Assim, com referência a esse ponto do percurso, costumariam dizer “ao passar o Piracicaba”, “na barra do Piracicaba”, “no Piracicaba”, de maneira a concorrer para difundir-se a idéia de que a certa altura do trajeto para Cuiabá, no Tietê, existia uma paragem com o nome de Piracicaba. Compreender-se-ia assim que para D. Luís Antônio a “paragem chamada Piracicaba” se localizava junto da confluência dos dois rios.

Mas não é de excluir a hipótese de que o governador incidia em tal confusão de caso pensado: enquanto ao capitão povoador passava ordens para que o núcleo fôsse estabelecido junto da barra, mandava publicar que o povoado seria ereto na paragem chamada Piracicaba, e isso por saber que ninguém quereria ir estabelecer-se nas margens do médio e baixo Tietê, região conhecida como pestilenta ⁽⁴⁾, além de sujeita a incursões de índios bravos. Como já o notara Toledo Piza, usou com frequência o Morgado de Mateus dêsse recurso de dissimulação, como aliás amplamente se comprova pela documentação do seu período de governo ⁽⁵⁾.

Militaria em favor desta hipótese o fato de o Morgado de Mateus aludir à barra nas suas cartas a autoridades superiores e nas instruções passadas a Correia Barbosa, e à “paragem” em certos papéis públicos, como no bando ou edital mandado lançar em novembro de 1766 convocando voluntários. É fato que êle também se refere à “paragem” em certas ordens a funcionários, mas nestes casos a indicação do lugar exato era tão indispensável como quando mandava expedir edital intimando os possuidores de sesmarias na área em questão a se apresentarem no prazo de quinze dias, “porquanto — dizia — se faz preciso formar uma Povoação na paragem chamada Piracicaba, termo da Vila de Itu, e se necessita saber se a terra onde ela se erige está possuída por alguma pessoa que da mesma tenha títulos” ⁽⁶⁾.

Fôsse como fôsse, não padece dúvida que sua idéia era povoar as margens do Tietê, pouco o preocupando a verdadeira paragem de Piracicaba. A 4 de janeiro do ano seguin-

(4) Alegava D. Luís Antônio pouco depois que na altura do Avanhandava “o lugar pestilento e doentio é só onde faz inundações, porém que tem campos saudáveis e aprazíveis...” (D.I., Vol. 5, pg. 78).

te (1768), escrevia a Correia Barbosa: "Vm.cê logo que receber esta forme idéia de estabelecer a Povoação de que está encarregado na paragem onde faz barra o Rio Piracicaba com o Tietê, naquela parte que se achar mais acomodada, porque assim é mais conveniente êste estabelecimento não só aos mesmos Povoadores por se lhes fazer mais freqüente o comércio, como aos navegantes do dito Rio Tietê, em terem onde se refaçam dos víveres de que necessitarem para suas viagens: o que assim Vm.cê procurará executar sem dúvida alguma" (7).

A vista desta ordem, de caráter peremptório, pode-se supor que no início de 1768 o Morgado não estava ainda informado da fundação oficial, no local em que efetivamente o foi, do núcleo de Piracicaba, fato ocorrido meses antes; ou que, sabendo já dêste fato como tudo leva a crer, pretendesse êle que os elementos levados por Correia Barbosa, apesar de já estabelecidos, fôssem deslocados para junto da barra do rio, de acôrdo com suas reiteradas determinações anteriores. Esta suposição não seria tão descabida como possa parecer (8), em vista do grande interêsse do Morgado em iniciar o povoamento do Tietê; e diante, ainda, dos têrmos do seu despacho supra a Correia Barbosa; tanto mais que pouco antes, ou seja em carta escrita a 27 de outubro de 1767, o próprio comandante de Iguatemi, João Martins de Barros, havia manifestado a opinião de que para

(5) Escrevia, p. ex., a um capitão encarregado de alistar gente para o Iguatemi: "Aos que Vm.cê convocar... por ora lhes não declare o espírito dela, nem a outra pessoa alguma, só sim pode dar a entender que é para dar no gentio Caiapó, que agora nos infesta a navegação do Cuiabá desde Avanhadava até o rio Pardo..." (D.I., Vol. 7, pg. 133); passando-lhe ordem (para ser mostrada) autorizando-o a formar tropa para ir combater o dito gentio (Id., ib., pg. 47). Entende Toledo Piza que estavam nesse caso as alegações do Morgado aos governadores de Goiás e Minas, pelas quais os fundadores de Iguatemi eram sertanistas e foragidos sem qualquer vinculação com o govêrno, mas aos quais se vira êle na contingência de auxiliar depois de ali estabelecidos D.I., Vol. 19, pgs. 393, 410). Mas como essa alegação era apresentada também ao próprio vice-rei (Id., ib., pg. 368), deduz-se que o Morgado, de acôrdo com o futuro marquês de Pombal (Id., ib., pg. 150), devia fazer dessa a versão oficial, tal como fôra apresentada, aliás, aos espanhóis do Paraguai (Id., ib., pgs. 264, 336; Id., Vol. 9, pgs. 46, 48, 52).

(6) D.I., Vol. 65, pg. 156. — Edital de 4 de junho de 1767.

(7) Idem, Vol. 68, pg. 47.

(8) Ainda em 1786, ao ser pleiteada pelos seus moradores a mudança da sede da povoação da margem direita para a esquerda do rio, o então governador Cunha e Menezes chegará a lembrar que, quanto ao terreno para a nova localização, "segundo mostram os mapas, parece ser melhor junto à barra do rio Piracicaba..." (D.I., Vol. 85, pg. 118); e isto naturalmente referido às conveniências da navegação do Tietê.

facilitar as comunicações com aquela praça — “quão ótimo seria que a Povoação de Piracicaba viesse à barra do mesmo rio, ou nas suas vizinhanças...” (9).

Mas qualquer que tenha sido o caso, êstes antecedentes não alteram em nada os planos iniciais do governandor. Conformando-se com a permanência de Piracicaba no sítio escolhido pelo povoador, encarrega-o, numa segunda fase de trabalho, de estabelecer outros núcleos de moradores em pontos escolhidos nas margens do Tietê, podendo-se aceitar até que o próprio despacho acima, de janeiro de 1768, se prendesse a esta segunda fase de trabalhos. O despacho em questão está datado de 4 de janeiro, e já a 28 do mesmo mês D. Luís Antônio voltava a escrever a Correia Barbosa: “O Ajudante Manuel José Alberto entregará a Vm.cê os presos vagabundos que constam da relação por mim rubricada, de que Vm.cê deve tomar conta e fazer-lhes assentos de suas naturalidades. Com os mesmos irá Vm.cê povoar na margem do rio Tietê os sítios de Avanhandava, barra de Piracicaba e Itapura, e os mais que forem convenientes para bem dos povos...” (10).

E em junho do mesmo ano, avisava-o por carta que o esperara em vão em meados do mês anterior, para tratar de “algumas cousas pertencentes às mais povoações que se devem estabelecer nos lugares já assinalados”; como se aproximava o tempo “de ir lançar roças e dar princípio ao estabelecimento das mais Povoações que lhe tenho encarregado, não tenho mais que recomendar-lhe senão a boa aplicação do tempo, porque todo o que se perde é prejudicial à boa execução das diligências, e porisso fio de sua atividade e zelo com que se emprega no Real Serviço, se não descuide de adiantar o aumento e utilidade aos Povoadores que desejo ver estabelecidos por tôda a margem dêste rio até à Itapura” (11).

(9) Idem, Vol. 9, pg. 26. — Martins de Barros completava assim o seu pensamento: “...e a de Botucatu para o salto de Avanhandava, e a da Faxina ao salto de Itapura, que se isto se conseguisse ficavam os Povoadores arrumados, os Cuiabanos socorridos, e êste lugar tão facilitado que canoinhas de duas pessoas podiam andar sem susto e darem as mãos uns aos outros em qualquer ocasião e tempo” (loc. cit.).

(10) Idem, Vol. 5, pg. 75. — Para a entrega de outra leva a ser encaminhada ao mesmo destino, baixara ordem ao Ajudante Antônio Lopes de Azevedo a 26 do mesmo mês (Id., ib., pg. 73); e a 17 determinara que de Itu para lá se passassem “o mulato juiz ventenário” e sua mulher, para que Correia Barbosa praticasse com êles “o mesmo que com os mais” (Id., ib., pg. 71). Ver também: pgs. 76, 77, 80 e 87.

(11) Idem, Vol. 68, pg. 80.

O B R A S C I T A D A S

- ALENCASTRE, J. M. P. de — **Anais da Província de Goiás**, in RIHGB, Vol. 27, Segunda Parte, pgs. 5 - 349.
- ANTONIL, André João — **Cultura e Opulência do Brasil**, Livraria Progresso Editôra, Salvador, 1955.
- CARDIM, Fernão — **Tratados de terra e gente do Brasil**, ed. J. Leite & Cia., Rio de Janeiro, 1925.
- CORTESÃO, Jaime — **Raposo Tavares e a formação territorial do Brasil**, ed. Serviço de Documentação, Ministério da Educação e Cultura, Rio de Janeiro 1958, Imprensa Nacional.
- DERBY, Orville — **As Bandeiras Paulistas de 1601 a 1604**, in RIHGSP, Vol. 8, pgs. 399 - 423.
- FONSECA, Manoel da (padre) — **Vida do Venerável padre Belchior de Pontes**, ed. Cia. Melhoramentos de São Paulo, s.d.
- FRANCO, F. A. de Carvalho — **Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil**, ed. Comissão do IV Centenário de São Paulo, tip. Siqueira, São Paulo, 1953.
- LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de — **Diários de Viagem**, ed. INL, pref. do Prof. Sérgio Buarque de Holanda, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1944.
- PAES LEME, Pedro Taques de Almeida — **Nobiliarquia Paulista Histórica e Genealógica**, introdução de Afonso de Taunay, ed. Martins, São Paulo, 1953, Vol. I.
- MOURA, Gentil de Assis — **O primeiro caminho para as minas de Cuiabá**, in RIHGSP, Vol. 13, pgs. 125 - 135.
- NEME, Mário — **Notas de Revisão da História de São Paulo**, ed. Anhembi, São Paulo, 1959.
- História da Fundação de Piracicaba**, ed. João Mendes Fonseca, Piracicaba, 1943.
- Sobre Antônio Raposo Tavares**, artigos I e II no jornal "O Estado de S. Paulo", em 27/5 e 10/6/1956.
- SAINT-HILAIRE, Auguste — **Viagem à Província de São Paulo**, ed. Martins, São Paulo, 1953.
- SILVA, Fernando Altenfelder — **Arqueologia Pré-Histórica da região de Rio Claro**, in "Pré-História Brasileira", vários autores, ed. Instituto de Pré-História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1968.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de — **História do Brasil**, ed. Melhoramentos, São Paulo, s.d., Vol. IV.

M A N U S C R I T O S E P U B L I C A Ç Õ E S

- ANAI**S da Câmara Municipal de São Paulo (ACMSP), Volumes 1 e 2.
- ANAI**S do Museu Paulista (AMP), Volume I, Segunda parte, pgs. 5-334.

ARQUIVO Público do Estado de São Paulo (APESP), Ordenanças de Itu, Caixa 55, Maço 55, Pasta 1, Documento 9. Sesmarias, Livros 3, 14, 21 e 31.

CARTAS Jesuíticas, introdução e notas de Afrânio Peixoto, ed. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1933, Vol. III.

COMISSÃO Geográfica e Geológica de São Paulo, Fôlha Cartográfica de Jundiaí, Escala 1:100.000, 51,5 x 55,5 cms., São Paulo, 1903. Fôlha Cartográfica de Itu, Escala 1:100.000, 51,5 x 55,5 cms., São Paulo, 1903.

DOCUMENTOS Interessantes para a História e Costumes de São Paulo, ed. Arquivo Público do Estado de São Paulo (D.I.). Volumes 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 18, 20, 22, 24, 32, 48; 50, 51, 52, 53 e 67.

INVENTÁRIOS e Testamentos, ed. Arquivo Público do Estado de São Paulo (I.T.). Volumes 2, 5, 9, 15, 26 e 31.

MUSEU Paulista, USP (MP) — Arquivo Aguirra — Notas do 1.º Ofício de Jundiaí.

PUBLICAÇÕES do Arquivo Nacional, volume 27.

RELATOS Monçoeiros, coletâneas, introdução e notas de Afonso de Taunay, Livraria Martins Editôra, São Paulo, 1954.

RELATOS Sertanistas, coletânea, introdução e notas de Afonso de Taunay, ed. IV Centenário de São Paulo, São Paulo, 1954.

REVISTA do Arquivo Municipal de São Paulo (RAMSP), volumes 20 e 59.

REVISTA do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB), Tomo Especial, Volumes 3 (1956) e 6 (1957).