

Sérgio Buarque de Holanda

Monções

Organização

Laura de Mello e Souza
André Sekkel Cerqueira

Notas

André Sekkel Cerqueira

•



COMPANHIA DAS LETRAS

Copyright © 2014 by Espólio de Sérgio Buarque de Holanda
*Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da
Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.*

Capa

Victor Burton

Imagem de capa

Björn Landström

*Todos os esforços foram feitos para determinar
a origem dessa imagem, porém isso não foi possível.
Teremos prazer em creditar a fonte, caso se manifeste.*

Imagem da caixa

*Maximilian Wied-Neuwied, gravura aquarelada,
1820/21. Acervo Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*

Pesquisa Iconográfica

André Sekkel Cerqueira

Preparação

Alexandre Boide

Índice remissivo

Luciano Marchiori

Revisão

Huendel Viana

Thais Totino Richter

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Holanda, Sérgio Buarque de, 1902-1982.

Monções e Capítulos de expansão paulista : Sérgio Buarque de Holanda ; organização Laura de Mello e Souza, André Sekkel Cerqueira ; notas André Sekkel Cerqueira – 4ª ed. São Paulo : Companhia das Letras, 2014.

Bibliografia

ISBN 978-85-359-2505-0

1. Brasil – História – Até 1821 2. Brasil – História – Monções 3. São Paulo (SP) – História 1. Souza, Laura de Mello e. II. Cerqueira, André Sekkel. III. Título.

14-09624

CDD-981.012
-981.61

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : História, até 1821 981.012
2. Monções : Brasil : História 981.012
3. São Paulo : Estado : História 981.61

2014

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 – São Paulo – SP

Telefone: (11) 3707-3500

Fax: (11) 3707-3501

www.companhiadasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br

Sumário

•

Nota sobre o texto – André Sekkel Cerqueira

7

Nota à segunda edição

9

Nota à primeira edição

13

Prefácio: Estrela da vida inteira – Laura de Mello e Souza

15

MONÇÕES

1. Os caminhos do sertão

41

2. O transporte fluvial

47

3. Ouro

73

4. Sertanistas e mareantes

100

5. As estradas móveis

107

6. Comércio de Cuiabá

142

ANEXOS

Anexo A

155

Anexo B

156

Anexo C

157

Anexo D

163

Notas

177

Créditos das imagens

189

Sobre o autor

191

Índice remissivo

195

I

Os caminhos do sertão*

•

DURANTE OS PRIMEIROS TEMPOS DA COLONIZAÇÃO do Brasil, os sítios povoados, conquistados à mata e ao índio, não passam geralmente de manchas dispersas, ao longo do litoral, mal plantadas na terra e quase independentes dela. Acomodando-se à arribada de navios, mais do que ao acesso do interior, esses núcleos voltam-se inteiramente para o outro lado do oceano.

Em tais paragens, tratam os portugueses de provocar um ambiente que se adapte à sua rotina, às suas conveniências mercantis, à sua experiência africana e asiática. O processo evolui graças à introdução da cana-de-açúcar, destinada a pro-

41
OS CAMINHOS
DO SERTÃO

•

* *Monções*, terceiro livro de Sérgio Buarque de Holanda, marcou sua estreia como historiador. No mesmo ano no qual publicou o livro, foi nomeado diretor do Museu Paulista. Conforme explicado nas seções pré-textuais, alguns capítulos deste livro foram reescritos, e “Os caminhos do sertão” é um deles. Inicialmente foi publicado como artigo na *Revista de História*, v. 28, n. 57, jan./mar. 1964, onde, inclusive, havia uma nota dizendo: “O presente estudo fará parte do capítulo inicial de nova edição, consideravelmente ampliada, do volume *Monções*, há muito esgotado”. Para se ter uma ideia do quanto foi modificado o capítulo, note-se o número de páginas na edição de 1990: passou de quatro (pp. 15-8) para 44 páginas (pp. 163-206). Cf. nota da p. 199 de *Capítulos de expansão paulista*, obra que passa a conter o capítulo reescrito. [Esta e as demais notas de rodapé são de André Sekkel Cerqueira. As notas numeradas, do autor, encontram-se na seção “Notas”.]

duzir para mercados estrangeiros. A lavoura do açúcar tem seu complemento no engenho. Ambos – lavoura e engenho – chamam o negro. Incapazes de ajustar-se a esse processo, os antigos naturais da terra são rapidamente sacrificados. Aqueles que não perecem, vítimas das armas e também das moléstias trazidas pelo conquistador, vão procurar refúgio no sertão distante.

Vencida porém a escabrosidade da Serra do Mar, sobretudo na região de Piratininga, a paisagem colonial já toma um colorido diferente. Não existe aqui a coesão externa, o equilíbrio aparente, embora muitas vezes fictício, dos núcleos formados no litoral nordestino, nas terras do massapê gordo, onde a riqueza agrária pode exprimir-se na sólida habitação do senhor do engenho. A sociedade, constituída no planalto da capitania de Martim Afonso, mantém-se, por longo tempo ainda, numa situação de instabilidade ou de imaturidade, que deixa margem ao maior intercuro dos adventícios com a população nativa. Sua vocação estaria no caminho, que convida ao movimento; não na grande propriedade rural, que cria indivíduos sedentários.

É verdade que essas diferenças têm caráter relativo e que delas não é lícito tirar nenhuma conclusão muito peremptória. A mobilidade dos paulistas estava condicionada, em grande parte, a certa insuficiência do meio em que viviam; insuficiência para nutrir os mesmos ideais de vida estável, que nas terras da marinha puderam realizar-se, ao primeiro contato entre o europeu e o Novo Mundo. Distanciados dos centros de consumo, incapacitados, por isso, de importar em apreciável escala os negros africanos, eles deverão contentar-se com o braço indígena – os “negros” da terra; para obtê-lo é que são forçados a correr sertões inóspitos e ignorados. Em toda parte é idêntico o objetivo dos colonos portugueses. Diverge unicamente, ditado por circunstâncias locais, o compasso que, num e noutro caso, dirige a marcha para esse objetivo.

Mas, a lentidão com que, no planalto paulista, se vão im-

por costumes, técnicas ou tradições vindos da metrópole – é sabido que, em São Paulo, a própria língua portuguesa só suplantou inteiramente a geral, da terra, durante o século XVIII – terá profundas consequências. Desenvolvendo-se com mais liberdade e abandono do que em outras capitânias, a ação colonizadora realiza-se aqui por um processo de contínua adaptação a condições específicas do ambiente americano. Por isso mesmo, não se enrija logo em formas inflexíveis. Retrocede, ao contrário, a padrões rudes e primitivos: espécie de tributo exigido para um melhor conhecimento e para a posse final da terra. Só muito aos poucos, embora com extraordinária consistência, consegue o europeu implantar, num país estranho, algumas formas de vida, que já lhe eram familiares no Velho Mundo. Com a consistência do couro, não a do ferro ou do bronze, dobrando-se, ajustando-se, amoldando-se a todas as asperezas do meio. *

É inevitável que, nesse processo de adaptação, o indígena se torne seu principal iniciador e guia. Ao contato dele, os colonos, atraídos para um sertão cheio de promessas, abandonam, ao cabo, todas as comodidades da vida civilizada. O simples recurso às rudes vias de comunicação, abertas pelos naturais do país, já exige uma penosa aprendizagem, que servirá, por si só, para reagir sobre os hábitos do europeu e de seus descendentes mais próximos. A capacidade de resistir longamente à fome, à sede, ao cansaço; o senso topográfico levado a extremos; a familiaridade quase instintiva com a natureza agreste, sobretudo com seus produtos medicinais ou comestíveis, são algumas das imposições feitas aos caminhantes, nessas veredas estreitas e rudimentares. Delas aprende o sertanista a abandonar o uso de calçados, a caminhar em “fila

* Essa mesma passagem, suprimida na versão reescrita, reaparece, com pequenas modificações, em *O Extremo Oeste*. Cf. nota da p. 39 de *Capítulos de expansão paulista*.

índia”, a só contar com as próprias forças, durante o trajeto.* Salvo na proximidade imediata das maiores povoações, nenhum progresso fundamental será possível, antes que se generalize o emprego de cavaleiros ou muarens, para extensos percursos. Nada indica que os trabalhos de reparo e conservação das estradas mais importantes – trabalhos feitos, a princípio, de mão comum, pelos moradores, e quase só até onde chega o poder efetivo das câmaras municipais – pudessem modificar apreciavelmente a fisionomia e o caráter próprio desses caminhos.

Parece provável, aliás, que, mesmo antes da colonização europeia, algumas trilhas de índios fossem mais do que picadas incultas e intratáveis, onde ao caminhante se recusava todo conforto. Isso explicaria, de algum modo, a ênfase com que mais de um historiador se tem referido a “vias nacionais” de tal ou qual tribo. De uma trilha que se dirigia para o sul, rumo ao chamado Sertão dos Patos, já se disse, por exemplo, que era a Via Nacional dos Tupiniquins. Outra, que partindo de Cananeia procurava o sudoeste – a região do Iguazu e do Piquiri –, seria a verdadeira estrada real da “raça” guarani.

Embora acolhendo com a devida reserva tais precisões, pode-se admitir, no entanto, que os índios se utilizassem continuamente de determinados caminhos e até mesmo que os adaptassem às necessidades de um trânsito frequente. Afir-

* A adaptação do português aos costumes indígenas foi um dos principais temas dos trabalhos de Sérgio Buarque de Holanda. Essa passagem sobre o modo de andar, por exemplo, reaparece em *O Extremo Oeste*, pp. 40-1, e em *Caminhos e fronteiras* (São Paulo: Companhia das Letras, 2005), pp. 28-9 e na p. 34, onde trata da disposição dos pés dos brancos e dos índios: “O caminhar em fila imposto pela exiguidade das trilhas, principalmente no espaço da selva tropical, parece relacionar-se, além disso, às razões de ordem fisiológica que G. Friederici estudou entre índios norte-americanos, mas que parecem aplicar-se de modo geral aos de todo continente. É que, enquanto os brancos, por disposição natural ou educação, costumam caminhar voltando para fora a extremidade de cada pé, o índio caminha de ordinário com os pés para a frente. Na sua marcha, nota ainda Friederici, a planta e os dedos do pé aplicam-se inteiramente sobre o solo, porque todo o peso do indivíduo recai sobre o conjunto de maneira uniforme, ao passo que entre os brancos o polegar suporta uma parcela de peso desproporcionadamente maior”.

ma-se dos carijós do Guairá que chegavam a semear em suas estradas certa variedade de gramínea, capaz de impedir o desenvolvimento das macegas e, assim, de evitar qualquer obstrução. Há, ainda hoje, veredas indígenas de muito trânsito, onde se deparam, aqui e ali, instrumentos de cozinhar e moquear, canoas, choças, redes, cabaças de apanhar água; tudo rigorosamente previsto para as conveniências de um constante percurso. A presença de tais petrechos faz supor, naturalmente, cuidadosa escolha do local – sítios onde existam rios piscosos, ou lagrimais, ou barreiros que atraem a caça. Vários desses lugares privilegiados serviriam, com o tempo (em São Paulo só a partir do século XVIII), para neles se estabelecerem pousos reiuos, de onde sairiam depois alguns povoados prósperos.

Não obstante tais comodidades e o zelo providente que nelas se denuncia, o certo é que nada disso chega a alterar, no essencial, esses caminhos primitivos, destinados unicamente à marcha de pedestres. Sóbrios, tenazes, afeitos à fadiga, os devassadores do sertão não teriam, nesse ponto, exigências profundas que fossem estímulo ao progresso. Alguns, os mais respeitados, fazem-se transportar em redes, carregadas pelos índios. Esse modelo de veículo seria pouco usual longe dos sítios habitados, onde se apagavam os derradeiros vestígios da vida civil. E se chegou a ser usado, por algum cabo de bandeira, durante as extensas jornadas, através de terras desconhecidas – como fazem crer vários depoimentos –,¹ é lícito supor que, quando não servisse apenas para alívio dos enfermos e achacosos, fosse um modo de afirmar ostensivamente a própria superioridade ou dignidade. O mais frequente, porém, era depender cada qual de si mesmo e dos ardis que pode inspirar a prática de um mundo hostil.

A energia física, necessária a muitos desses empreendimentos, dispensava de ordinário qualquer ajuda, a não ser em face de obstáculos mais poderosos. Assim, diante dos rios maiores, rios de canoa, como se chamavam, era forçoso inter-

romper a marcha a pé. E também não faltavam ocasiões em que os rios, deixando de significar um estorvo para o caminhante, se transformavam, eles próprios, em caminhos – os “caminhos que andam”. Embora não constituíssem, ao menos de início, a via mais habitual de penetração do continente, desempenhariam, ao cabo, um papel que não foi simplesmente acessório.

Sérgio Buarque de Holanda

Capítulos de expansão paulista

Organização

Laura de Mello e Souza
André Sekkel Cerqueira

Notas

André Sekkel Cerqueira

•



COMPANHIA DAS LETRAS

Copyright © 2014 by Espólio de Sérgio Buarque de Holanda

*Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da
Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.*

Capa

Victor Burton

Imagem de capa

Björn Landström

*Todos os esforços foram feitos para determinar
a origem dessa imagem, porém isso não foi possível.
Teremos prazer em creditar a fonte, caso se manifeste.*

Imagem da caixa

*Maximilian Wied-Neuwied, gravura aquarelada,
1820/21. Acervo Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*

Pesquisa Iconográfica

André Sekkel Cerqueira

Preparação

Alexandre Boide

Índice remissivo

Luciano Marchiori

Revisão

Huendel Viana

Thais Totino Richter

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Holanda, Sérgio Buarque de, 1902-1982.

Monções e Capítulos de expansão paulista : Sérgio
Buarque de Holanda ; organização Laura de Mello e Souza,
André Sekkel Cerqueira ; notas André Sekkel Cerqueira – 4ª
ed. São Paulo : Companhia das Letras, 2014.

Bibliografia

ISBN 978-85-359-2505-0

I. Brasil – História – Até 1821 II. Brasil – História –
Monções III. São Paulo (SP) – História I. Souza, Laura de Mello
e. II. Cerqueira, André Sekkel. III. Título.

14-09624

CDD-981.012

-981.61

Índices para catálogo sistemático:

- I. Brasil : História, até 1821 981.012
2. Monções : Brasil : História 981.012
3. São Paulo : Estado : História 981.61

2014

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 – São Paulo – SP

Telefone: (11) 3707-3500

Fax: (11) 3707-3501

www.companhiadasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br

Sumário

•

Prefácio: Sinfonia inacabada – Laura de Mello e Souza

7

O EXTREMO OESTE

Introdução – José Sebastião Witter

21

Caminhos do Extremo Oeste

33

A conquista do Extremo Oeste

104

CAPÍTULOS REESCRITOS DE *MONÇÕES*

Caminhos do sertão

199

O transporte fluvial

247

As estradas móveis

293

Notas

367

Créditos das imagens

397

Sobre o autor

399

Índice remissivo

403

O EXTREMO OESTE

•

Caminhos do Extremo Oeste*

•

NOS PRIMEIROS TEMPOS DA COLONIZAÇÃO DO BRASIL, as áreas povoadas, tomadas ao índio e ao mato, não passam, em geral, de estabelecimentos dispersos sobre o vasto litoral e ainda mal plantados na terra. Destinados sobretudo ao aportamento de navios, voltam-se de preferência para o outro lado do oceano. Nessas paragens cuida o português de suscitar ambientes adequados à sua conveniência mercantil, assim como a sua experiência africana e asiática. O processo acelera-se principalmente com a introdução da lavoura açucareira, que há de

33

CAMINHOS
DO EXTREMO
OESTE

•

* As notas apresentadas neste livro foram elaboradas a partir da iniciação científica de André Sekkel Cerqueira, que comparou durante dois anos os livros *Monções, Caminhos e fronteiras* e *O Extremo Oeste*. Elas têm como objetivo indicar ao leitor as relações entre estas e outras obras do autor, como *Visão do Paraíso* e textos menores (artigos publicados em revistas e jornais, por exemplo). Na introdução que fez a *Caminhos e fronteiras* (1957), Sérgio Buarque de Holanda afirma que os primeiros capítulos do livro foram redigidos junto com *Monções* (1945), obra que pretendia incluir “em quadro mais amplo, onde se apresentariam certos aspectos significativos da implantação em terra brasileira de uma civilização adventícia” (*Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 10). *Caminhos e fronteiras* contribuiria, então, para esse “quadro mais amplo”. Em 1976, saiu a segunda edição de *Monções*. À altura, Sérgio Buarque já havia reescrito, pelo menos, o primeiro capítulo do livro, “Caminhos do sertão”, publicado em 1964 na *Revista de História* da Universidade de São Paulo. Porém, na segunda edição, o autor resolveu deixar o livro, *Monções*, como estava,

atender a mercados distantes. A lavoura, neste caso a grande lavoura, tem seu complemento nas moendas de cana. Ambos, lavoura e engenho, apelam para o negro. Infensos, quase sempre, a semelhante processo, vão ser rapidamente sacrificados os antigos naturais da terra. Aqueles que não perecem, vítimas das armas e pestes trazidas do além-mar, buscam refúgio no sertão.

No sul, porém, e particularmente nos lugares à volta de Piratininga, vencidas as escabrosidades da serra, a paisagem vai ganhar outro colorido. Não há aqui a coesão externa, a aparência de equilíbrio, oferecida pelos núcleos surgidos no litoral nordestino, nas terras do massapé gordo, onde, bem ou mal, se exprime a riqueza na sólida habitação do dono de engenho. Aquela sociedade meio aluvial constituída no planalto vicentino irá manter-se ainda por dois séculos ou mais em situação instável e imatura, que deixa espaço ao maior intercuro com a gente nativa. Sua vocação está no caminho, que convida ao movimento, não na grande lavoura, que cria indivíduos sedentários.

Verdade é que essas diferenças terão sempre caráter relativo. Por toda parte é um só o alvo do colonizador. O que di-

alegando que as mudanças seriam tantas que cabia apresentá-las em outro livro, no qual estaria trabalhando. Em 1986, algum tempo depois de sua morte, foi publicado *O Extremo Oeste*, trabalho inédito e inacabado que, tudo leva a crer, correspondia ao esforço de reescrever *Monções*. É evidente a relação entre as três obras referidas, que têm a expansão paulista como tema central e parecem ter obedecido ao seguinte desenvolvimento: 1) o autor publicou, em 1945, a primeira parte de sua pesquisa; 2) a partir de novos materiais, aprofundou a investigação e publicou, em 1957, outro livro; 3) as pesquisas sobre o tema continuaram, e em 1965 Sérgio Buarque de Holanda pediu auxílio à Fapesp para dar continuidade aos estudos sobre a navegação fluvial entre São Paulo e Cuiabá; é possível que estivesse reescrevendo os capítulos de *Monções* nessa época; 4) o volume de novas informações levou-o a acreditar que a melhor solução seria escrever um outro livro, que talvez reunisse os capítulos reescritos de *Monções* e os trechos que compõem *O Extremo Oeste*. Ver a respeito Laura de Mello e Souza, “Estrela da vida inteira”, prefácio a *Monções* (São Paulo: Companhia das Letras, 2014). Cf. também nota da p. 286, no capítulo “O transporte fluvial” deste volume. [Esta e as demais notas de rodapé são de André Sekkel Cerqueira. As notas numeradas, do autor, encontram-se na seção “Notas”.]

verge é o compasso da marcha dirigida ao mesmo objetivo, conforme as circunstâncias locais. A mobilidade maior dos de São Paulo é provocada largamente pela insuficiência dos recursos disponíveis para a sustentação do ideal comum de estabilidade. Apartados das grandes linhas naturais de comunicação com o Reino e sem condições para desenvolver de imediato um tipo de economia extrovertida, que torne compensadora a introdução de africanos, devem contentar-se com as possibilidades mais modestas que proporciona o nativo, o “negro” da terra, como sem malícia costumam dizer, e é para ir buscá-lo que correm o sertão.

Foi antes de tudo a vontade de corrigir os efeitos da carência de mão de obra para a faina rural a que fomentou muitos episódios próprios da sociedade do planalto. Há no entanto os que, ainda hoje, só querem achar o germe e a lei íntima desses episódios no coração aventureiro do sertanista. Ou então no empenho que o moveria, de ver dilatados os senhorios da Coroa de Portugal neste continente. É de representações semelhantes que deve ter nascido uma já vasta e frondosa iconografia, onde tudo, a começar pela indumentária atribuída a heróis tão assinalados contra a realidade relutante da história, deve exibi-los a posar sobranceiros para a eternidade, como se tivessem cuidado de organizar a glória póstuma. A verdade, escondida por essa espécie de mitologia,^{*} é que eles foram constantemente impelidos, mesmo nas grandes entradas, por exigências de um triste viver cotidiano e caseiro: teimosamente pelejaram contra a pobreza, e para repará-la não hesitaram em deslocar-se sobre espaços cada vez maiores, desafiando as insídias de um mundo ignorado e talvez inimigo.^{**}

^{*} Sérgio Buarque de Holanda retoma, aqui, uma discussão que teve com Jaime Cortesão, em artigos de jornal, acerca da presença ou ausência de intencionalidade na expansão paulista, e se as expedições foram ou não estimuladas pela Coroa portuguesa. O assunto será retomado em *O Extremo Oeste*, no capítulo “A conquista do Extremo Oeste” (p. 105 desta edição).

^{**} Nos originais de *O Extremo Oeste* há, na p. 2, uma anotação feita a lápis por Maria

Explica-se assim como um jesuíta, ao tratar das agruras suportadas por esses homens na perseguição de um reprovável intento, disse que humilhavam a tibieza de quem se propusera fins mais alevantados do que a insana caça a peças indígenas. A verdade, observa com efeito o padre Diego Ferrer, é que, precisando ir ganhar almas para o Senhor, sentia-se ele próprio indolente e fraco, avesso a dificuldades, infenso a trabalhos maiores e riscos, enquanto aqueles “portugueses de San Pablo” não duvidavam de correr a pé caminhos tão compridos, tão ásperos, tão faltos de todo o necessário, padecendo tanta fome, tanta fadiga, tanta penúria, expondo-se a perigos tão continuados do corpo e do espírito, para ao cabo descer meia dúzia de índios, que lhes hão de escapar amanhã, ou de morrer.¹

Podia dar-se, de outro lado, que em semelhantes jornadas fossem compensados, por acaso, no barranco de algum ribeiro, com um desses tesouros de proveito, que não servem só a fins materiais, por além de adornar templos, dar mais decoro ao culto, ajudam até a tirar almas do Purgatório. Assim se dará com o Arzão, por exemplo, no rio da Casca. E com o Sutil, no rio Cuiabá. Tudo faz supor, entretanto, que essa demanda do metal precioso teve influência moderada, de início quase nula, no ânimo daqueles aventureiros. Isto mesmo há de dizer, e não é testemunho isolado, certo governador do Paraguai, ao glosar informações que lhe levou João de Peralta, domiciliado em São Paulo desde que, criança de peito, o trouxeram os pais da Vila Rica do Espírito Santo, onde nascera:² “Não fazem muito caso do ouro”, são palavras suas, “o que mais querem é maloquear índios”.

Amélia, indicando a semelhança entre as ideias tratadas nestes parágrafos e as presentes na separata “A expansão paulista em fins do século XVI e princípio do século XVII”, publicada em 1948 por conta de um seminário sobre o estudo das fontes paulistas. Cf. trecho “Precisamente um século antes também é o Peru que surge absorvendo praticamente toda a América do Sul num mapa de Pedro de Medina”, à p. 121 deste volume, onde é mais evidente a relação com a separata. Cf. também a nota da p. 105-6.