

## DO LITORAL AO PLANALTO PAULISTA TEMPOS COLONIAIS

Odilon Nogueira de Matos

A situação de isolamento em que o planalto paulista viveu durante quase todo o período colonial, como resultante de condições geográficas bem conhecidas, criou para as regiões de “serra acima” uma configuração sócio-econômica toda especial dentro da comunidade brasileira. Primeiro e durante muito tempo o único ponto ocupado no interior das terras descobertas pelos portugueses, o **Campo** ( como era denominado na época ) ressentiu-se sempre de dificuldades de ligação com a **Marinha**, isto é, as áreas do litoral, onde Martim Afonso de Sousa, em 1532, lançara as bases da colonização do Brasil, com a fundação de São Vicente.

Todos os cronistas — missionários e leigos — que escreveram sobre o Brasil colonial são unânimes em ressaltar a precariedade das comunicações entre uma e outra região. O primitivo caminho, que nada mais seria que a trilha dos indígenas, apavorou os primeiros jesuitas. Anchieta relata que a ele se ia ter por tais acidentes que dificilmente poderiam ser vencidos pelos animais e os homens tinham que andar “de gatinhas”, para não se despenharem, enquanto que Fernão Cardim, mais radical, limitava-se a dizer que era o pior caminho que podia haver no mundo.<sup>1</sup> E pouco se fez durante os três séculos coloniais para que tal situação se modificasse.

O isolamento do planalto paulista tem sido suficientemente estudado, não havendo pesquisador da história de São Paulo que a ele se não tenha referido. Páginas e páginas poderiam ser arroladas, sobre o tema, da lavra de eminentes historiadores paulistas, como Afonso de Taunay, Machado de Oliveira, Paulo Prado, Afonso de Taunay, Alcântara Machado, Alfredo Ellis Júnior, Otoniel Mota e, mais recentemente, Caio Prado Júnior, Ernani Silva Bruno, Myriam Ellis e Maria Tereza Schorer Petrone, entre outros. Alfredo Ellis Júnior, talvez com mais ênfase que os demais, procurou, através de vários livros, tirar conclusões quase sempre acertadas para uma interpretação da história paulista, mostrando-a como resultante das condições de isolamento a que já se referiu. Boa parte de seu indispensável livro **O café e a Paulistânia** ( São Paulo, 1951 ) é dedicado ao estudo

(1) Anchieta, José de — “Informação da Província do Brasil para o nosso Padre ( 1585 )” em **Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões**, p. 423. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1933. Cardim, Fernão — “Narrativa epistolar”, em **Tratados da terra e gente do Brasil**, p. 353. Rio de Janeiro, J. Leite, 1925.

do. que denomina a “autarquia paulista”, indicando-a quase como irrefutável exemplo de “determinismo geográfico”, expressão não muito feliz que o próprio autor linhas adiante procurou explicar para que lhe não assacassem a pecha de adepto do determinismo ratzeliano. Mas, de qualquer maneira, toda a sua proposição é no sentido de afirmar que “o planalto de Piratininga viveu sempre ensimesmado”, e que, mesmo com o fim do ciclo do ouro e o começo da exportação, não desapareceu a autarquia, ainda que tenha adquirido novas características e tenha sido de alguma maneira atenuada.

Aliás, em quase todos os seus trabalhos anteriores — desde **Raça de gigantes**, que data de 1926 —, Ellis Júnior procurou exaurir das condições geográficas uma série de elementos característicos da história de São Paulo, ou da **Paulistânia**, feliz e simpático nome que muitas vezes empregou para designar a área paulista: a pequena propriedade, a agricultura de subsistência, a policultura, as atividades econômicas vinculadas ao apresamento indígena, a expansão geográfica, a pobreza de sua sociedade, o pouco lustro de sua vida cultural, o nomadismo imposto pelas atividades a que se dedicou, o espírito de altivez, o arrojo e a tenacidade do grupo bandeirante naquelas aventuras que impressionaram ao grande Saint-Hilaire, e para as quais só se encontraria explicação se aquela gente pertencesse a uma “raça de gigantes”. O epíteto glorioso não deve servir apenas para a exaltação do passado paulista, mas para conscientizar nossos pesquisadores no sentido de um estudo menos épico e mais humano de nossa história, como já o fizeram, entre outros, Alcântara Machado, Otoniel Mota, Benedito Bastos Barreto ( Belmonte ), Ernani Silva Bruno, além do próprio Ellis Júnior.

O fenômeno quase ciclópico da expansão paulista, nas suas várias modalidades — apresamento, pastoreio, mineração — só pode ser entendido uma vez consideradas todas as condições físicas, sociais e econômicas que pautaram a vida do planalto. E grande responsável pelo processo histórico, tal como se desenvolveu, foi o isolamento da marinha, dificultando as relações não só com a metrópole, mas com as outras regiões do próprio Brasil. Enfim, o “ensimesmamento”, responsável, inclusive, por uma falsa legenda que, sobre os paulistas, corria pelo litoral. Sirva de exemplo o depoimento do francês Froger, que, em 1696, passou por Santos e São Vicente, e aí no litoral ouviu falar do aglomerado piratiningano, no alto da serra, referindo-se a ele como um covil de bandidos de todas as nações ( “assamblage de brigands de toutes nations” ), onde viviam sem lei nem rei, cercado de altas montanhas e onde não se podia penetrar senão por um estreito desfiladeiro sempre bem guarnecido.<sup>2</sup> Ora, onde teria o navegador francês aprendido isso, senão através dos informes desfavoráveis

(2) Groger, **Relation d'un voyage...** p. 80. Paris, Nicolas Le Gras, 1699.

que se propagavam pelas outras áreas do Brasil, em grande parte divulgados pelos cronistas jesuítas, os quais, com boas razões, não podiam gostar dos paulistas, pois estes, em suas freqüentes investidas à procura de índios, viviam em atritos com os discípulos de Santo Inácio ?

As ligações do planalto paulista com o litoral continuaram sempre muito precárias. Basta ler os depoimentos de quantos precisaram fazer esse percurso. Todavia, o desenvolvimento da cultura da cana-de-açúcar no interior de São Paulo ( Itu, Campinas, Porto Feliz... ) impôs exigências para a melhoria das comunicações. Assim, o velho "caminho do mar" teve que passar por algumas transformações que permitissem um transporte economicamente vantajoso para o açúcar do interior paulista. Mas, demorou que tal acontecesse.

O Morgado de Mateus, primeiro governador de São Paulo após a restauração da capitania, apenas chegado, em 1765, descreveu o caminho do mar como "tão impraticável, que excede a toda humana explicação". Marcelino Pereira Cleto, bem mais tarde ( 1782 ) foi muito claro: "Se o caminho de Santos para São Paulo não tivesse todas as ditas dificuldades viriam a Santos mais moradores de serra-acima com mantimentos para vender e levar o produto em sal, como costumam", e acrescentava que havia já muitos anos que ele não recebia benefício algum. E outros depoimentos poderiam ser arrolados acerca das péssimas condições da única via de ligação de Santos com o planalto, com a qual necessariamente teria de se articular o sistema viário que se estabelecesse serra-acima.<sup>3</sup> Aliás, esta herança colonial da ligação única São Paulo/Santos marcará fundamente a história dos transportes em nossa terra.

Em carta dirigida ao governador de São Paulo, Bernardo José de Lorena, em 6 de março de 1792, o historiador paulista Frei Gaspar da Madre de Deus queixou-se amargamente do "caminho do mar" e tão vívida foi sua queixa que parece ter impressionado o ilustre representante régio em São Paulo, que, certamente já deveria estar farto de receber mensagens dessa natureza. De fato, coube ao capitão-general ( título que tinham, na época, os governadores das capitanias ) tomar algumas das medidas mais concretas e eficazes no sentido de melhorar o "caminho do mar". E a principal dessas medidas consistiu em mandar calçar o caminho na parte da serra, melhoramento este que se tornou conhecido por **Calçada do Lorena**.

O mesmo Frei Gaspar, que pintara o caminho com cores bem negras, antes dos melhoramentos de Lorena, depôs, posteriormente, em

(3) Cleto, Marcelino Pereira — **Dissertação a respeito da Capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la**, em "Anais da Biblioteca Nacional", vol. 21, Rio de Janeiro, 1900. Reeditada, com introdução de Ernani Silva Bruno, no volume **Roteiros e notícias de São Paulo colonial**, primeiro da coleção "Paulística", publicada pelo Governo do Estado, em 1977. Nesta nova edição, o texto de Cleto ocorre à pág. 29. O citado volume da coleção "Paulística", além da **Dissertação** de Pereira Cleto, enfeixa também escritos sobre São Paulo, da autoria de Manuel Cardoso de Abreu, Luís dos Santos Vilhena e Martim Francisco Ribeiro de Andrada.

favor destes, talvez até exagerando-os, pois “desconheceu a serra...” Constituía, agora, o caminho, segundo o historiador, “uma ladeira espaçosa, calçada de pedras por onde se sobe com pouca fadiga e se desce com segurança”. Mais ainda: “evitou-se a aspereza do caminho com engenhosos rodeios e com muros fabricados junto aos despenhadeiros se desvaneceu a contingência de algum precipício; por meio de canais se preveniu o estrago que costumavam fazer as enxurradas; e foram abatidas as árvores que impediam o ingresso do sol”.<sup>4</sup> Sinal de novos tempos que estariam por vir...

A **Calçada do Lorena** entusiasmou os paulistas. Teceram-lhe louvores. Os viajantes estrangeiros que, no início do século XIX, andaram por São Paulo, consideraram-na uma obra extraordinária. O inglês John Mawe chegou a afirmar que poucas obras públicas, mesmo na Europa, lhe eram superiores, e levando em conta que a região por onde a estrada passava era quase desabitada, o trabalho devia ser ainda mais encarecido, pois, tendo em vista tais desvantagens, não se encontraria em país algum obra tão perfeita. Isto, depois de ter observado que a estrada era boa e bem pavimentada, mas estreita, e, devido às subidas íngremes, foi talhada em zigue-zague, com voltas frequentes e abruptas e que os lugares perigosos eram protegidos por parapeitos.<sup>5</sup>

Já o missionário metodista Kidder, que percorreu a estrada vinte anos depois de Mawe, mostrou-se menos entusiasta, pois encontrou-a bastante deteriorada e até enterrados os marcos alusivos ao término da obra, ao tempo de Bernardo José de Lorena. Enfim, o vício bem brasileiro de não cuidar da conservação das obras públicas... Contudo, observava, ainda, o pastor metodista, a estrada preenchia a sua função e grande parte de sua deterioração provinha do fato de ser extremamente chuvosa a região que ela percorria, pois era quase impossível resistir à força das enxurradas por ocasião das chuvas violentas que frequentemente caíam.<sup>6</sup>

Os “marcos” a que o reverendo Kidder se referia, resultaram de uma decisão da câmara paulistana, de 21 de setembro de 1790, de “levantar um monumento de nativo mármore no alto da dita Serra do Mar com a inscrição onde o caminhante leia respeitoso o sempre ilustre nome de V. Excia.” Aliás, o ofício com que a câmara comunicou ao governador sua resolução é todo elelouvaminheiro, bem ao sabor da época. Vale transcrevê-lo: “O povo desta cidade que hoje com tanta razão se gloria de ter V. Excia. por **Alma ilustre**, a cada canto não cessa de repetir-lhe o

(4) Taunay, Afonso de — Um inédito de Frei Gaspar da Madre de Deus, em “Rev. do Inst. Hist. Geogr. de São Paulo, vol. 36, p. 22 (1939).

(5) Mawe, John — Viagens ao interior do Brasil, 71-73. Trad. de Solena Benevides Viana, Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1944.

(6) Kidder, Daniel P. — Reminiscências de viagem e permanência no Brasil, vol. 1, p. 173. Trad. Moacyr N. Vasconcelos. São Paulo, Martins, 1940 (“Biblioteca Histórica Brasileira”, vol. 3).