

PORTO FELIZ NOS SEUS PRIMEIROS TEMPOS

Dúflío Battistoni Filho

INTRODUÇÃO

Situado na quarta Região Administrativa do Estado de São Paulo, o município de Porto Feliz, limita-se ao Norte, com Capivari, Rafard e Elias Fausto; ao Sul, com Sorocaba e Iperó; a Leste, com Itu e a Oeste, com Tietê e Boituva. Possui 27.127 habitantes¹, incluindo-se nesse número a população urbana e rural. Com altitude de 520ms, apresenta clima bastante saudável, temperatura média de 21° e pluviosidade de 1.100mms e inverno seco. Sua área é de 558km². Dista 112km de São Paulo, pela rodovia Castelo Branco e 125km pela Marechal Rondon.

Do ponto de vista econômico, sua situação não é das melhores. Foi no passado muito próspera a ponto de ter sido considerada um dos mais importantes do Estado, graças à fertilidade de seu solo, com muita produção de açúcar e ao seu excelente porto fluvial, donde partiam as expedições bandeirantistas, chamadas **Monções**, em demanda das ricas minas de ouro de Cuiabá, Mato Grosso.

Mas, mesmo assim, não perdeu todo o interesse de outrora. Embora o movimento comercial tenha diminuído bastante e o mercado de trabalho seja quase inexistente, Porto Feliz apresenta aspectos sumamente sedutores. Um deles é a tradição. É cidade que preserva suas tradições, como a festa das Monções, em outubro, quando a população desempenha papel muito importante no evento, a ponto de recriar, nos mínimos detalhes, toda a epopéia das bandeiras, com seu desfile histórico, muitos se vestindo a caráter para os festejos, como se estivessem em pleno século XVIII. Sendo uma das cidades mais antigas do Estado, com imensos casarões e ruas estreitas, há uma atmosfera de romantismo pairando em todos os cantos como a relembrar os seus filhos mais ilustres. Embora só tenha sido elevada à categoria de cidade, em 1858, suas origens remontam ao primeiro quartel do século XVII.

Neste pequeno trabalho, procuramos sistematizar dados esparsos, objetivando fornecer uma visão, tão completa quanto possível das origens de Porto Feliz até meados do século XIX.

(1) Conf. o IX Recenseamento Geral do Brasil. IBGE, vol. I, tomo 4, 1980, número 19, p. 299.

O INÍCIO DO POVOAMENTO

A região era habitada pelos índios guayaná que a designavam de **Araritaguaba** que significa “lugar onde as araras comem as pedras”, em virtude da frequência com que bandos de araras bicavam o paredão salitroso da margem esquerda do Tietê.

No século XVII, São Paulo, era uma cidade pobre, sem recursos, isolada no planalto de Piratininga. Contudo, seus moradores sonhavam conquistar o sertão com duplo objetivo: metais preciosos e índios para prear. Por isso, os rios tiveram papel importante nesta conquista, especialmente o Tietê que banha a cidade.

Quando os castelhanos, em 1610, partindo de Assunción, Paraguai, começaram a missionar na margem oriental do Paraná, fundando muitas reduções, não podiam imaginar que estavam criando o “Eldorado” para as investidas dos caçadores de escravos. Os próprios bandeirantes paulistas, muitas vezes, agiam de plena convivência com as altas autoridades paraguaias neste comércio. Basta dizer que o capitão-general do Paraguai, D. Luís de Céspedes y Xeria, em 1628, realizou uma viagem ao Paraguai utilizando-se do Rio Tietê. Segundo informa Sérgio Buarque de Holanda: “Em certa paragem, que não deveria ficar muito longe do atual Porto Feliz, em todo o caso, abaixo do salto de Itu, os cinquenta índios e os criados do dignitário espanhol passaram todo um mês a fabricar três canoas para a jornada memorável”².

Interessante observar que D. Luís possuía um engenho no Rio de Janeiro e contraíra núpcias com uma brasileira. Era tal o seu conluio com os brasileiros, que chegara a intensificar o comércio de carne e sal entre o sertão e o litoral³. O fato desta autoridade permanecer neste porto, preparando-se para a sua viagem ao Paraguai, leva-nos a crer que a rota já fosse conhecida dos paulistas.

Em 1700, Antonio Cardoso Pimentel, português, residente em São Paulo, solicita ao bispo do Rio de Janeiro, segundo o Livro do Tombo da igreja-matriz, autorização para construção de uma capela em homenagem a Nossa Senhora da Penha. Construída a capela, com a competente aprovação eclesiástica, em torno dela se desenvolveria um núcleo populacional. Para isto, Pimentel fez a competente doação de terras, gado e escravos. Mais tarde, novas famílias foram se agregando à primitiva povoação, notadamente a do ituano Antonio Aranha Sardinha, que recebera do capitão-general D. Rodrigo Cesar de Menezes, uma sesmaria a 5 de fevereiro de 1728 e aí fixara residência.

(2) HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. São Paulo, Edit. Alfa-Omega, 2ª edição, 1976, pp. 34 e 35.

(3) ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Edit. da Universidade de Brasília, 1963, p. 264.

Nesses primeiros tempos, a economia estava baseada na agricultura de subsistência (mandioca, milho, fumo, etc.) e na pesca, permanecendo estacionária até a descoberta de ouro efetuada pelo bandeirante Pascoal Moreira Cabral às margens do rio Coxipó Mirim, nas cercanias de Cuiabá, em 1717, atraindo destarte, grande número de aventureiros em busca do precioso metal.

AS MONÇÕES

Os paulistas responsáveis pelo desenvolvimento das bandeiras, se destacariam também pela exploração do ouro de Cuiabá, aproveitando-se da rota Tietê-Paraná. Aqui começa a fase mais importante do povoado com as chamadas "Monções", organizadas durante os meses de abril a setembro, época em que os ventos eram favoráveis para viajar. O tempo de duração de uma viagem fluvial era de seis meses e em Ararituaba eram feitos todos os preparativos desde a construção de canoas (batelões), provisão de gêneros alimentícios equipamento e tripulação.

A partida de uma Monção era motivo de muita festa no povoado. De manhã era realizada cerimônia religiosa na Matriz. Depois, o capitão-mór e o pároco local, acompanhados pela população desciam a forte rampa em direção ao Porto Geral, onde realizar-se-ia novo officio religioso para a despedida da tripulação. Segundo Francisco Nardy Filho: "...a alegria da partida, o desejo de ir a essas famosas minas lhes fazem esquecer a distância a vencer, os sofrimentos e trabalhos que os esperam, os rios que terão de transpor, a ferocidade dos índios que encontrarão pelo caminho; nada, nada faz arrefecer o seu entusiasmo, e seguem em demanda do sertão à procura das minas" ⁴.

A mais célebre destas expedições foi aquela efetuada pelo governador Rodrigo Cesar de Menezes, que partiu de Ararituaba para Cuiabá, em 1726, com 308 canoas e cerca de 3.000 pessoas. Impressionante foi a quantidade de gêneros alimentícios levados na expedição. Segundo Taunay "...vemos arroladas em sua matolagem, 4 arrobas de chocolate, 7 de manteiga, 8 de doces, 18 de açúcar, 7 de aletria, 4 de cuscus, 4 de peixe seco, 6 barris de biscoitos, 2 de paiois, 4 alqueires de grãos (ervilhas?), 60 queijos e 144 caixetas de marmeladas. Como líquidos: 8 barris de vinho, 3 de aguardente da terra (cana), além de 8 frisqueiras de aguardente do Reino (de uva) e 5 barrís de azeite de oliveira. Vinha a ser isto o estranho cardápio generalício, cujo grosso da carga eram 100 alqueires de farinha de mandioca, 150 de milho, 23 de trigo.

(4) NARDY FILHO, Francisco. *As Monções*, em "O Estado de São Paulo", 14-10-1945, p. 8.

E ainda seguiram a bordo doze capados, provavelmente de bastas enxúndias”⁵. Quanto aos gastos, estes foram imensos. O mesmo Taunay observa “...que o aparelhamento da monção reíuna ao largar da penédia do Paredão demandava 2:665\$420 réis”⁶.

O movimento monçoeiro dá ensejo a uma fase de grande prosperidade na vila: cresce o comércio atingindo altos níveis, lavradores de Itu iniciam a lavoura de cana de açúcar, aparecem mestres-construtores e para a construção de canoas, operários especializados. Sua população aumenta a ponto de ser elevada à categoria de freguesia, em 1728, desmembrando-se da de Itu. A pequena capela torna-se acanhada para receber os fiéis e assim o povo começa a construir uma nova igreja bem maior e que veio a ser a atual Igreja Matriz de Nossa Senhora Mães dos Homens, inaugurada em 1750, quando foram solenemente trasladados todos os pertences da capela de N. S. da Penha que já estava em ruínas. Convém lembrar, que neste mesmo ano a freguesia passa a denominar-se: Nossa Senhora Mãe dos Homens de Araritiaguaba.

Entretanto, a euforia do ouro dura pouco, pois, paulatinamente, começa a escassear nas minas de Mato Grosso e Goiás a ponto das expedições serem menos freqüentes e outros caminhos serem utilizados.

Em seu *Diário da Navegação do Rio Tietê, Rio Grande, Paraná e Rio Egatemi*, Theotonio José Juzarte dá-nos o seguinte depoimento: “(Ararituaba) Terá mil e quinhentos Parochianos. Hé m^{to} pobre por não ter Comersio algu salvo algumas Canoas q. fabricação p^{as} expedições de cuyaba e a Matogrosso cuja navegação está hoje extinta por seguirem estes Comerciantes por terra pela Capitania de Guayazes Sendo diantes por estes Rios he q. seguião os Comerciantes p^o Cüyaba, e Mato Grosso em cuja viagem gastarão seis e mais mezes”⁷.

Este estado de decadência é alterado por uma série de fatores. O principal deles reside na queda de produção açucareira havida nas Antilhas, por causa dos problemas coloniais surgidos com a Revolução Francesa. Como consequência tivemos a alta dos preços e a ampliação dos mercados incentivou a produção brasileira. Algumas regiões de São Paulo, notadamente Campinas, Itu e Ararituaba foram favorecidas.

A LAVOURA DA CANA DE AÇÚCAR

Os fazendeiros da região entusiasmados com o surto comercial e com a alta dos preços no mercado externo, resolveram aplicar capitais na

(5) TAUNAY, Afonso de Escragnoille. *História Geral das Bandeiras Paulistas*. São Paulo, Edição do Museu Paulista, tomo 10, 1949, pp. 180-181.

(6) Id. p. 181.

(7) Juzarte, Theotonio José. *Diário da Navegação do Rio Tietê, Rio Grande, Paraná e Rio Egatemi*. Anais do Museu Paulista, tomo primeiro, 1922, p. 44.

ampliação das lavouras e dos engenhos⁸. Era tal a pujança açucareira de Ararituaba que "...em 1798 havia aí 40 engenhos produzindo 23.280 arrobas de açúcar e em 1799, os 46 engenhos arrolados produziam 30.672 arrobas. Em Porto Feliz essa lavoura pode ser considerada uma expansão de ituana. Gente de Itu, à procura de novas terras, levou o interesse pela lavoura canavieira à antiga Ararituaba induzindo inclusive, os primitivos moradores a plantar cana⁹". O transporte do açúcar produzido era realizado por tropas de mulas para São Paulo e para o porto de Santos.

A 13 de outubro de 1797 durante o governo de Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça, Ararituaba foi elevada à Vila com o nome de Nossa Senhora Mãe dos Homens de Porto Feliz. Ao justificar a medida, assim se expressou o governador: "Atendendo a justa representação que fizeram os moradores da freguesia de Ararituaba, termo da Vila de Itu, para que a mesma freguesia fosse criada a ereta Vila, e isto não só pelo fundamento de haver nela três mil e seis pessoas de confissão, como atesta a informação do respectivo pároco, mas também por ser um Porto freqüentado de comerciantes das minas de Cuiabá e Mato Grosso, e de diferentes expedições de sua Majestade para os vastos sertões, que decorrem da mesma freguesia até a fronteira da cidade do Paraguai da América Espanhola, tendo por isso toda a capacidade e disposição para vir a ser em poucos anos umas das vilas opulentas desta Capitania (...) faça erigir a sua Povoação em vila, denominando-a Vila de Porto Feliz levantando ali Pelourinho (...) São Paulo, treze de outubro de mil setecentos e noventa e sete. Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça¹⁰".

O Auto de Ereção foi lavrado a 19 de dezembro de 1797 perante o Ouvidor-Geral, a Câmara Municipal de Itu e demais pessoas presentes. O governador escolheu para os cargos de capitão-mór e sargento-mór da nova Vila, respectivamente Francisco Correa de Moraes Leite e Antonio José de Almeida.

A 1^o de janeiro de 1798, foi solenemente instalada a primeira Câmara Municipal de nova Vila, a qual num ofício dirigido ao capitão-geral Castro e Mendonça pede a nomeação de um tabelião e muita provisão de sal, dada à falta deste produto.

INÍCIO DO SÉCULO XIX E DECADÊNCIA

Os primeiros sinais desanimadores na produção de açúcar começam a surgir quando no início do século XIX, com a concorrência dos

(8) SOUZA, Jonas Soares de. O Centenário do Engenho Central de Porto Feliz. Coleção Museu Paulista, Série História, vol. 7, 1978 p. XVII.

(9) PETRONE, Maria Thereza Schorer — A lavoura canavieira em São Paulo. São Paulo, Edit. Difusão Européia do Livro, 1968, p. 49.

(10) Documentos Interessantes para a História de São Paulo, vol. III, 3^a edição, 1913, pp. 30-31.

mercados internacionais, especialmente Cuba e do alto consumo de beterraba nos países europeus, sobrevém uma grave crise econômica fazendo com que os preços caíam assustadoramente. Tanto é verdade "...que na década de 1820 era o nosso principal produto contribuindo com 30,1% do valor total das expressões brasileiras, na década de 1830 foi sobrepujado pelo café, que representou 43,8% de nossas exportações, aparecendo em segundo lugar com 24%¹¹.

Com técnicas ultrapassadas, os engenhos de Porto Feliz começam a sentir os efeitos da crise, ocasionando insatisfações sociais como, por exemplo, a revolta dos escravos em 1809, a ponto do capitão-mór da Vila solicitar providências ao capitão-general Franca e Horta.

No segundo decênio do século XIX, Porto Feliz já começava a mostrar visíveis sinais de decadência, como bem demonstram de Spix e Martius quando ambos visitaram a Vila, em 1817: "porto, que nada mais é senão uma bahia livre de bosques e pedras e agora mesmo nada mostra a não ser algumas canoas varadas em seco em matéria de commercio e actividade"¹². As viagens fluviais tornam-se raras, sobretudo após a Independência, desaparecendo completamente por volta de 1838, a ponto das viagens começarem a partir de Piracicaba. Uma epidemia de febre tifóide grassou neste ano em Porto Feliz, "...deixando poucos sobreviventes entre os últimos mareantes e pilotos de Porto Feliz"¹³.

Apesar de ser elevada à categoria de cidade, em 1858, Porto Feliz não apresentava todo o progresso de antigamente. De passagem pela cidade, dois anos mais tarde, Augusto Emilio Zaluar, viajante português, observou que "...este nome (Porto Feliz) está diametralmente em oposição com o estado lastimável decadência a que tem chegado esta povoação (...). Acreditamos por conseqüência, que, entre as causas do seu atraso, além da primeira, que é a falta de braços, se deve assinalar, como uma das mais dignas de atenção, a nova direção que tomaram as Monções para Cuiabá e Mato Grosso, que dantes se faziam por este ponto e seguiam pelo rio Tietê"¹⁴.

Concluindo, podemos dizer que Porto Feliz, a partir da segunda metade do século XVIII e até o primeiro decênio do XIX, teve sessenta anos de esplendor, para depois decair¹⁵. Sem ser uma cidade morta, como diria Monteiro Lobato, ela não demonstra, porém, todo o fastígio econômico-social que viveu em épocas passadas.

(11) Souza, Jonas Soares de — *Op. cit.* p. XXI.

(12) J. B. von Spix e C.P.P. von Martius. *Viagem pela Capitania de São Paulo (1817/1818)*, Revista do Museu Paulista, série Antiga, volume XVI, 1929, pp. 171-172.

(13) Holanda, Sérgio Buarque de — *Op. cit.*, p. 69.

(14) Zaluar, Augusto Emilio. *Peregrinação pela Província de São Paulo: 1860-1861*; prefácio de Mario Guimarães Ferri. São Paulo, Edit. Itatiaia, Ed. da Universidade de São Paulo, 1975, p. 177.

(15) Somente com a instalação do Engenho Central, em 1878, a cidade teve novo alento no seu desenvolvimento econômico.