

VIAJANTES E SEUS POUSOS: AS DIFICULDADES DE TRANSPORTE NO PERÍODO COLONIAL

“Continuam as matas virgens, em terrenos montanhosos de caminhos muitos difíceis” Augusto de Saint Hilaire – 1822

Apesar dos esforços governamentais e das medidas tomadas para a conservação e melhoria do Caminho Novo da Piedade concluído em 1788 a viagem pelo seu percurso, durante o período colonial, era realizada com enormes dificuldades. Era preciso vencer os terrenos montanhosos, trechos difíceis de serem superados dentro das matas virgens, principalmente em tempo de chuvas.

Os viajantes europeus que por ele transitaram no início do século XIX, mesmo após três décadas da sua inauguração, deixaram rico testemunho sobre as más condições do caminho e as dificuldades por eles enfrentadas.

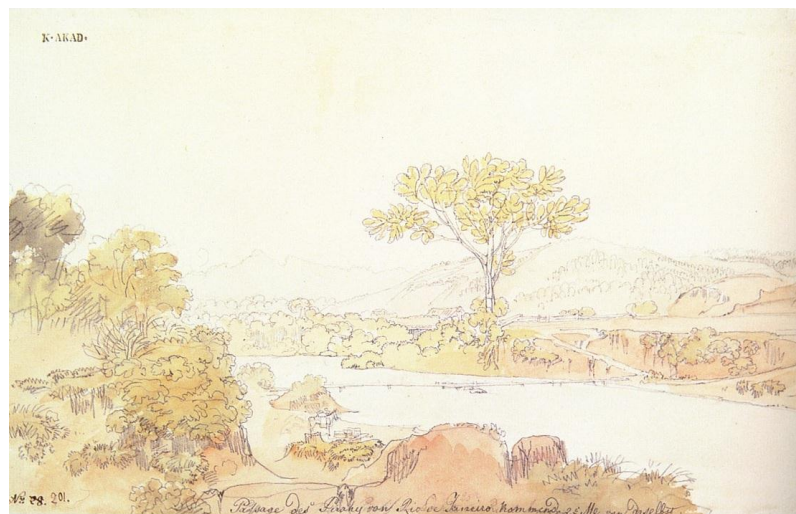
O zoólogo Spix e o botânico Martius, pesquisadores alemães, excursionaram pelo Brasil entre os anos de 1817 a 1820 saíram da cidade do Rio de Janeiro em direção à cidade de São Paulo em dezembro de 1817. De início, seguiram pela grande planície em direção a Santa Cruz. A estrada, registram:

“cuidadosamente aplanada, segue quase em linha reta a sudoeste até uma ponte onde está instalado um Registro Real para o controle dos viajantes ao interior do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas especialmente para impedir o contrabando do pó de ouro do interior para a costa” Mas, ao deixarem a planície registraram que a “continuidade da estrada foi se tornando cada vez mais penosa e perigosa devido aos grandes rodeios que cumpria fazer, por ser muito íngreme, e freqüente as quebradas e atoleiros. ... De todos os lados se estreitam as baixadas, guarneçadas de mato escuro. ... Reinam aqui a mais completa solidão”. (Spix e Martius, 1938, p. 117)

Ao atingir o trecho nas montanhas reclama sobre os desconfortos da viagem no tempo das águas, o que tornava ainda mais perigoso e difícil de ser vencido, por ser estreito e com barro lamacento, “quase intransitável”.

A travessia do Rio Pirai era um dos pontos que exigia os maiores cuidados. Por não haver ali ponte nem barca de passagem, era preciso descarregar as mulas para atravessar a nado enquanto a bagagem era levada às costas dos homens. Tomas Ender, outro viajante europeu, já havia tentando atravessar a cavalo e “afundou de repente, com susto nosso, num perau, de onde, só com risco de vida, de novo alcançou a margem.

“Chegamos à margem do Rio Pirai, ficamos bem atrapalhados, a pensar como haveríamos de atravessá-lo. No ponto em que desemboca a estrada existe apenas uma canoa que por todos os lados faz água e uma ponte feita de uma carreira de tábuas postas uma após as outras, só podendo servir a pedestres... Meu tropeiro, ofereceu-se para descarregar as malas e bagagem, fazendo-as passar pela ponte dos pedestres. Aceitei a oferta, mas apesar da atividade do meu pessoal em tal conjuntura não pudemos continuar a viagem senão a cabo de hora e meia.” (Spix e Martius, 1938, p.121)



Travessia do Rio Pirai – Thomas Ender, 1817

Além das dificuldades encontradas no percurso do caminho os viajantes enfrentavam os perigos da natureza e das matas. Eram tempestades, raios e um denso nevoeiro que teimava em tomar conta dos picos mais altos da Serra do Mar tirando toda a visibilidade dos caminhos. Neste trecho era preciso contar com um aliado importante: os muares. Estes animais conseguem enxergar as trilhas, em qualquer situação e conduzir outros animais e os viajantes por lugares seguros.

As cobras metiam medo. Havia muitas, sendo a jararaca a mais comum. Elas eram vistas atravessando os caminhos, ou apareciam mortas pelas tropas de passagem. Spix e Martius registram que havia encontrado uma delas, “nas horas mais quentes do dia, numa árvore oca, uma destas cobras malignas, deitada; com muita sorte, ela pode ser apanhada e metida em espírito de vinho.. ... Todavia, o encontro com cobras venenosas, que saem durante a noite em busca de presa e preferem à mata os caminhos mais claros, constitui grande perigo para os que viajam a noite” (Spix e Martius, 1938, p.127)

Além dos temores pelos bichos que habitavam a floresta tropical densa, havia o incômodo dos mosquitos, insetos e o perigo das picadas das aranhas. Num dos pernoites, escreve Saint-Hilaire: “um dos nossos homens foi mordido por uma caranguejeira. Embora esses animais sejam em geral acimados de venenosos, a mordedura, entretanto, não teve piores conseqüências, depois de haver sido queimada com brasa.” (Saint Hilaire, 1954, p.131)

Os tropeiros que conviviam com as asperezas dos caminhos que cortavam a Serra da Bocaina, do Mar e da Mantiqueira, em sua árdua e importante tarefa de transportar mercadorias enfrentavam e venciam as dificuldades encontradas nas viagens por estas estradas. Eram homens acostumados com a natureza, com o traçado das picadas e caminhos e os pontos mais difíceis de serem transpostos.

Os viajantes europeus, acostumados com outros tipos de transportes e caminhos, não só ressentiam do desgaste sofrido com tal jornada como denunciavam a situação das mesmas. Spix e Martius escreveu sobre as suas deficiências: “Quanto a caminhos calçados e pontes nada se fez... embora o terreno na vizinhança dos inúmeros riachos, sobretudo no tempo das chuvas, fique quase intransitável.” (Spix e Martius, 1938, p.121) Saint-Hilaire, com sua experiência obtida com inúmeras viagens pelo interior da colônia, vai mais além ao afirmar: “Está o Brasil cortado por uma infinidade de caminhos que se consertam muito pouco e muito mal, e sobretudo nas vizinhanças do Rio de Janeiro... Ninguém se ocupa, de modo algum, em fazer estradas transitáveis e cobram-se impostos formidáveis à passagem dos rios e assim por diante.” (Saint Hilaire, 1954, p.135)

O MODO DE VIAJAR

A viagem pelo Caminho Novo além dos dissabores, dificuldades e perigos apresentados tinha para os viajantes pesquisadores, em época de chuva, um duplo inconveniente “a observação dos arredores, como também o resguardo dos livros, instrumentos e coleções, que, apesar do máximo cuidado e atenção, mal se podem livrar de destruição”. (Saint Hilaire, 1954, p.135) Tal era da mesma forma os inconvenientes por que passavam os tropeiros e mercadores para proteger suas mercadorias que levavam para locais distante.

Para a maioria das pessoas que precisavam fazer uso dos caminhos a viagem requeria preparação e certos cuidados que acabaram por emprestar certas características ao modo de viajar dos paulistas, assim retratado por Spix e Martius:

“O modo de viajar, tanto para mulheres como para homens, é sempre montado a cavalo, ou em mula; freqüentemente também, o homem leva a mulher atrás, montada na garupa do animal. O traje desses roceiros é inteiramente adequado às condições do local: chapéu de feltro cor de cinza com abas muito largas, que serve igualmente para proteger contra o sol e contra a chuva, um poncho azul comprido, muito vasto, tendo no meio uma abertura por onde passa a cabeça, calças e paletó de tecido escuro de algodão, botas altas, não engraxadas, seguras embaixo do joelho por uma coréia e fivela, facão comprido, com cabo prateado, que, como arma ofensiva e defensiva, mete no cinturão ou no cano da bota, e, igualmente, tem tanta serventia à mesa como para outros misteres. Tais são os característicos dos paulistas em viagem. As mulheres usam vestidos de panos largos e compridos, e chapéus desabados.” (Spix e Martius, 1938, p. 130)



Paulista a cavalo – Aquarela de Thomas Ender

As viagens eram feitas geralmente pela manhã. Com isto os homens e animais após a noite de sono tomavam o caminho, venciam os obstáculos e as distâncias, de acordo com o terreno em que se encontravam. Paravam sempre após o meio dia para tomar as refeições, descansar e pernoitar. Em poucas ocasiões, frente ao inesperado, para recuperar tempo perdido, para fugir do forte calor do dia ou pela necessidade de vencer o trajeto em menor tempo, viajavam à noite. Como Spix e Martius registraram:

“A viagem à noite tem, nos trópicos, particularmente pela agradável frescura que anima o viajante depois do calor esgotante do dia, um grande encanto. Também a paisagem expõem novos e surpreendentes quadros, que, pela incerteza dos contornos, excitam a fantasia do europeu, de modo especial. Somente a viagem noturna não é conveniente para as mulas cargueiras, porque elas têm o costume de dormir de preferência de meia-noite até a manhã... avistávamos agora, de quando em quando, ao luar, bem defronte de nós e ao nosso lado, os píncaros de uma parte da Serra da Mantiqueira, que saindo de Minas, segue para o sul, por trás da Serra do Mar. Os seus contornos azulados formavam um mágico fundo de cenário, no qual se alternavam matas e lugares descobertos. As altas árvores do mato, entre as quais transitávamos, estavam envoltas em sombras negras, e fregüentemente ali ressoavam maravilhosos sons de vozes noturnas, nunca antes

percebidas; tudo se combinava para transportar-nos a um raro, tanto quanto singular estado de alma.” (Spix e Martius, 1938, p. 127)

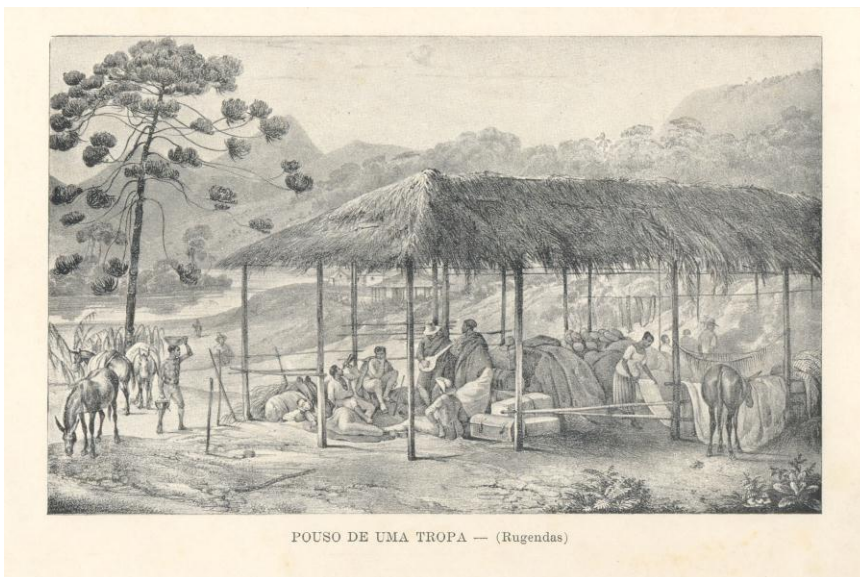
A condução da tropa, à noite, no entanto, exigia dupla atenção do tocador, a fim de que nenhum dos cargueiros se escondesse e perdesse pelo caminho ou ficasse atrás da mataria.

A noite nos trópicos proporciona aos viajantes e aos que se permitem experimentar o contato direto com a natureza momentos de enlevo e, às vezes de temor, frente ao desconhecido despertando os medos contidos no ser humano. Spix e Martius nos falam, em detalhes, sobre a experiência de passar a noite ao relento, no Retiro, ao longo do caminho e próximo de morros cobertos de matas.

“A araponga havia cessado os gritos estridentes, o exército de cigarras ciciava estrídulo, em contínua monotonia, ao escurecer da noite, enquanto ressoavam as notas de timbales do sapo grande, o lamento da capoeira e o chamado lúgubre do noitibó. Impressionados pelas sensações que se repetiam continuamente, sentíamos nos na selva solitária, transportados a singular enlêvo solene, que ainda se tornou mais vivo, quando o firmamento reduziu em todo o esplendor das constelações do sul sôbre a negritude das matas, e milhões de vagalumes rutilantes vagavam pelo valado, em círculos luminosos; afinal, um violento aguaceiro cobriu tudo em volta com profundas trevas” (Spix e Martius, 1938, p.119/120)

OS RANCHOS

“Tenho quase tanto medo da chuva quando estou num rancho, do que quando fora” Saint-Hilaire



Pouso de Tropas - Rugendas

O movimento pela Estrada Real – Caminho Novo da Piedade, mesmo sendo diminuto nas primeiras décadas de sua utilização, foi, em larga medida, responsável pelo aparecimento de novas ocupações proporcionadas aos homens livres ligadas aos pousos e abastecimento dos viajantes e de tropas.

Os mais freqüentes e registrados pelos viajantes foram os ranchos e as bodegas, ou seja, os pequenos armazéns de secos e molhados, denominados comumente por venda e, por vezes, por empório.

Os ranchos eram construções existentes à beira do caminho que serviam de abrigo provisório e de descanso para os viajantes. Eles eram encontrados em pontos estratégicos, em lugares altos, de preferência próximos de um ribeiro e de um pasto onde ficavam os animais. Tornavam-se ponto de parada obrigatória.

A sua estrutura era bem simples. Um barracão sustentado por pilares, aberto dos lados, simples abrigo para os viajantes e seus pertences. Construção improvisada que requeria conserto freqüente e oferecia pouco conforto aos viajantes. Os melhores possuíam telhado comprido e largo, sustentado por esteios toscos sem lavar, geralmente sem nenhuma parede e freqüentemente sem ter o chão aplainado. A largura e altura dos esteios variavam conforme o tamanho dos ranchos tal como pode ser observado nas gravuras produzidas por Thomas Ender.

Segundo Saint-Hilaire eles “eram menores e construídos com menos cuidado do que os da estrada do Rio de Janeiro a Vila Rica”. Situação que se tende a modificar na área de Bananal. Ali, “os ranchos multiplicaram-se e são mais ou menos tão grandes quanto os da estrada do Rio de Janeiro a Vila Rica. Aquele que chamam Rancho Grande não podia ter nome mais adequado porque incontestavelmente é o maior dos que vi desde que estou no Brasil. É coberto de telhas, bem conservado, alto acima do solo e cercado de balaustrada

“O dono é um homem imensamente rico possuidor do mais importante cafezal da redondeza.” (Saint Hilaire, 1954, p. 122)

Havia muitos ranchos ao longo do Caminho Novo da Piedade. Spix, Martius e Saint-Hilaire anotaram por onde se abrigaram ao longo de suas viagens. A denominação era atribuída ao nome da fazenda, do proprietário ou do local. Spix, Martius e Saint-Hilaire registraram a presença destes abrigos no trajeto entre Santa Cruz a Lorena: rancho da Fazenda do Hilário, Rancho Grande, do Matias Ramos, do Pisca, dos Negros, do Pirapitinga, do Pedro Louco, do Ramos, do Itagaçaba, da Estiva, do Silveira, do Sapé, da Cachoeira, da Canoa e dos Mineiros. Thomas Ender os imortalizou em suas telas a lápis e aquarelas, como o “Rancho do Silveira”, o marco da fundação da cidade do mesmo nome.



A estadia nos ranchos era marcada pelo imprevisto e desconforto. Aqueles que buscavam o pouso eram por vezes castigados pelo sol, pelo vento, pelas chuvas, que obrigavam a mudar de lugar

muitas vezes e pelo frio na época do inverno. Dormia-se no chão, em cima do couro de bois, esteiras ou redes. Por este tempo muitas tropas levavam galinhas do território paulista para o Rio de Janeiro. Elas eram metidas em cestos feitos de timbó, um tipo de cipó, trançado com diversas espécies de paus e as tijelas feitas de taquara. Os viajantes eram por isso, muitas vezes, obrigados a “dormir com as galinhas”, de cacarejo áspero e desagradável. A alimentação era constituída basicamente pelo feijão, farinha e carne seca.

Saint-Hilaire registrou que:

“Descansamos num grande rancho, onde estão amontoadas as mercadorias de várias tropas. Logo que cheguei pus-me a trabalhar, mas não sabia onde me esconder para evitar o sol; a fumaça das fogueiras acesas no rancho cegava-me: galinhas ameaçavam a cada momento voar sobre a minha escrivaninha. Não há o que iguale o desconforto destes telheiros”

“O calor está muito forte, fazemos longa caminhadas e começo a ficar muito cansado. Cheguei ao rancho com muito forte dor de cabeça; outras tropas já aí haviam tomado lugar. O sol desferia raios na área que nos fora reservada, acabando por me incomodar seriamente. A fumaça dos fogos acesos pelas tropas, cegava-me, o vento me dispersava os papéis e eu me via obrigado a enxotar a cada momento, cães, porcos e galinhas. Nunca senti tanto os inconvenientes dos ranchos”. (Saint Hilaire, 1954, p. 126)

Nestes locais os animais eram aliviados das cargas, tratados os seus ferimentos, recebiam ração de milho e eram encaminhados para os pastos que haviam em seu redor. Em Silveiras, Spix e Martius registraram aliviados: “achamos finalmente, idêntico pouso para tropas, um pasto fechado para as mulas e um rancho espaçoso, onde penduramos as nossas rêdes.” (Spix e Martius, 1938, p. 130)

AS VENDAS

As vendas eram constituídas por pequenos armazéns de secos e molhados para atender as necessidades da diminuta população local e principalmente os viajantes e sua comitiva. Por esta razão localizavam-se em pontos estratégicos do Caminho Novo da Piedade.

A maioria delas estava preparada para oferecer refeição ao viajante e milho para os animais. Suas instalações também eram precárias, construídas de pau a pique, esburacadas, oferecendo mercadorias variadas, mantendo aspecto sujo e confuso. Spix e Martius registram a presença dessas vendas logo após o Rio de Janeiro, como a do Campinho, do Santíssimo e do Toledo.

“Essas bodegas acham-se na maior parte da estrada de Rio de Janeiro para São Paulo... são freqüentemente as vendas os únicos pousos, que ainda fazem lembrar ao viajante a Europa e instituições européias.... A nossa gente colhe lenha e água por ali e prepara frugal refeição de feijão com toucinho e carne seca.” (Spix e Martius, 1938, p. 113)



Venda do Campinho próximo ao Rio de Janeiro – Aquarela de Thomas Ender

A sua estrutura era simples, porém, bem melhor que a dos ranchos. Geralmente ficavam em prédio que servia ao mesmo tempo para moradia de seu proprietário. A venda localizada no Campinho, próximo a cidade do Rio de Janeiro, funcionava no primeiro pavimento e o segundo pavimento era reservado para residência. O imóvel, como era comum, era dotado de um puchado lateral que servia para a colocação de mercadorias e utensílios dos viajantes, além de ser usado para abrigo e descanso dos animais.

Entre os proprietários dos ranchos e das vendas, que tinham em seus negócios a oportunidade de ganhos para seu sustento e formas de lucrar e prosperar, havia muita rivalidade. Saint-Hilaire, observou este fato, ao escrever:

“Diante do nosso rancho existe outro pior pertencente a pequena e mal sortida venda. Como não há milho na venda de nosso rancho meus tropeiros foram pedi-lo à vizinha. Ali disseram que não lho venderiam porque havíamos pousado no rancho do vizinho. Quando me relataram esta recusa, fui em pessoa à tal baiúca e fiz valer a minha qualidade de “homem mandado”. Acabaram-se então todas as dificuldades. Refiro ao fato para mostrar que existe entre os proprietários dos ranchos a mesma rivalidade que há entre os estalajadeiros.” (Saint Hilaire, 1954, p. 128)

Ao longo do trajeto por onde passavam as tropas compostas de um grande número de cargueiros que consumiam grande quantidade de milho e de outros produtos, os proprietários procuravam tirar a freguesia uns dos outros “fazendo amabilidades”, entre elas a não cobrança da comida.

Os ranchos, construções existentes ao longo de todo Caminho Novo da Piedade, no período da formação histórica da região eram locais destinados ao abrigo de homens e suas tralhas. Mas serviram também como centro de comunicação, interligando pessoas de várias procedências e posição social, de estímulo ao transporte, ao comércio e ao desenvolvimento de ocupações e geração de riquezas. Marcaram o cenário no passado e a forma de receber e abrigar os viajantes.

BIBLIOGRAFIA

- BURKE, Peter. *O Que é História Cultural?* Rio de Janeiro: Zahar Editor, 2005.
- CERTAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*. Petrópolis, Ed. Vozes, 2001
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo:IEB, 1969.
LUZ, Guilherme Amaral. *O Olhar dos Naturalistas*. In História Viva; Temas Brasileiros: Caminhos Antigos & Estrada Real. Edição Especial Temática no. 4, 2006, p. 52-56.
- PASIN, José Luis. *A Jornada da Independência*. Guaratinguetá: Edição do Autor, 2002.
- REIS, Paulo Pereira dos. *O Caminho Novo da Piedade no Nordeste da Capitania de São Paulo*. São Paulo: Secretaria de Cultura Esportes e Turismo,1971.
- RUGENDAS, João Maurício. *Viagem Pitoresca do Brasil*. Biblioteca Histórica Brasileira. São Paulo: Martins, 1954.
- SAINT-HILAIRE, Augusto de . *Segunda Viagem a São Paulo e Quadro Histórico da Província de São Paulo*. Tradução e introdução de Afonso de E. Taunay. Col. Biblioteca História Paulista, Vol. VI, 2ª ed., São Paulo: Livraria Martins Editora, 1954.
- Sodero Toledo, Francisco. *Estrada Real: O Caminho do Ouro*. In Estrada Real: Caminho do Ouro. Fábio O. Sanches, F. Sodero Toledo, Henrique Alckimin. Aparecida: Ed. Santuário, 2006, p. 11-86.
- SPIX E MARTIUS. *Viagem pelo Brasil*.Tomo I. 1817-1820. 2ª ed., São Paulo: Edições Melhoramentos, s/d.
- WAGNER, Robert; BANDEIRA, Júlio. *Viagem ao Brasil nas Aquarelas de Thomas Ender – 1817-1818*. Tomo III. Petrópolis: Kapa Editorial, 2000.

-Fonte: http://www.valedoparaiba.com/nossagente/estudos/transporte_periodo_colonial.doc

- Ano de publicação: 2009

- Revisão: 2018

