

CC 09 – Título: O Caminho do Sertão
Coordenador: José Ricardo Moreno Pinho

CAMINHO DO OURO DE BOA PINTA

NEVES, Erivaldo Fagundes*

O relatório que o mestre de campo de engenheiros Miguel Pereira da Costa apresentou em 1721, ao vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes (1720-1736), descreve o roteiro de Cachoeira às nascentes do rio de Contas, onde se descobrira ouro. Esse documento, equivalente para o Alto Sertão da Bahia a uma Carta de Caminha, tem para essa região, o mesmo significado da carta de Azpilcuta Navarro,¹ de meados do século XVI, para os rios, Pardo, Verde Pequeno e Verde Grande, com a vantagem de este narrar, no início do século XVIII, um território já parcialmente ocupado por colonizadores e com a toponímia ainda preservada, no essencial, atualmente.

A incipiente ocupação dessa região partira da margem direita do rio São Francisco, com esparsas fazendas pecuaristas de Antônio Guedes de Brito, transferidas para a herdeira Isabel Maria, subindo os cursos dos seus afluentes e tributários, onde também o posseiro dos sertões arrendava terras para pecuaristas e policultores agrícolas.

Miguel Pereira da Costa, engenheiro militar português, transferido do Alentejo, em 1709, para a Bahia – apesar de parecer contrário do Conselho Ultramarino – substituiu, no posto de mestre-de-campo de engenheiros, a José Paes Esteves. Na Bahia, Pereira da Costa promoveu reformas em edificações de fortalezas militares, prestando esses serviços também em Angola e no Espírito Santo. Obteve a patente régia de mestre-de-campo de engenheiros, em 1714 e confirmação por provisão de 12 de abril do ano seguinte.² Em 14 de dezembro de 1718 fez exposição sobre o exame que realizara nos novos armazéns da Alfândega, na Ribeira da Bahia.³ Dois anos depois, fora incumbido pela junta interina de governo (1719-1720), de inspecionar as recém-descobertas minas de ouro do rio de Contas,⁴ verificando suas condições de defesa, em hipotético ataque estrangeiro, considerando-se a proximidade do litoral, relativamente às jazidas do rio das Velhas, em Minas Gerais, então no auge da produção.

No desempenho dessa tarefa, Pereira da Costa extrapolou a disciplina militar e obediência monárquica, aplicando suas economias de assalariado, arcando com os custos da expedição de 37 homens, inclusive especialistas, depois de agir de modo semelhante em missão na África. Entretanto, há que se considerar o fato do rei e seus prepostos na colônia

designarem donatários de sesmarias bem sucedidos, beneficiários de altos cargos e patentes, para missões, sem ônus para a real fazenda.

Desincumbindo-se dessa tarefa, o engenheiro partiu de Salvador para Cachoeira em 12 de maio de 1720, cobrindo daí, o roteiro Bahia-Minas que margeava o Paraguaçu, até o arraial de João Amaro e depois de atravessar a serra do Sincorá, bifurcava-se em Tranqueira, já nas minas do rio de Contas, abrindo um ramal para o rio das Velhas e outro para os vales do Pardo e do Jequitinhonha.

Sem articular movimentos dos braços e pernas, o mestre-de-campo de engenheiros retornou do sertão, no início de janeiro de 1721, aproximadamente oito meses depois que partira, transportado numa rede. Nessas condições, apresentou o relatório da viagem ao recém-empossado vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes, em fevereiro de 1721, descrevendo caminhos, circunstâncias da mineração, população mineradora e das adjacências, criminalidade, abastecimento das minas, topografia, hidrografia, distâncias.

Pereira da Costa narrou peculiaridades do cotidiano dos sertanejos que, arriscando a vida estabeleciam-se em áreas inóspitas, protagonizando seu povoamento e dos sertanistas que se aventuravam, embrenhando-se pelos sertões desconhecidos, em busca de pedras e metais preciosos ou aprisionando índios para a escravidão paulista. Destacou as condições de defesa da região, em caso de ataque externo. Trata-se, pois, de depoimento de testemunho com qualificação militar e técnica, exemplar do que o Reino de Portugal melhor dispunha, naquele início do século XVIII. Suas ponderações influenciaram as decisões de criação da vila de Nossa Senhora do Livramento das Minas do Rio de Contas, que ele recomendara.

Assumindo os custos da expedição com seus salários, o mestre-de-campo ficou impossibilitado de procurar tratamento em Lisboa, necessitando, para tanto, de adiantamento dos soldos de um ano, que solicitara ao governo colonial, conforme carta de Vasco Fernandes César de Menezes ao rei de Portugal, de 20 de agosto de 1724.⁵ Não se dispõe de notícias dele depois que retornara a Portugal para tentar a recuperação da saúde.

Como informante do Reino, Miguel Pereira da Costa enviou correspondências a Portugal, algumas das quais se encontram em miscelâneas, da Biblioteca da Ajuda, em Lisboa:

- *Carta dirigida a S. Revma. sobre o estado da fortificação, em que se acha a Bahia*, de 1710;
- *Discurso feito sobre a fortificação da Bahia*, de 1712;
- *Estado da fortificação da praça da Bahia; estado em que se acha; remédio de que necessita*.

O relatório apresentado ao vice-rei, na Bahia, permaneceu incógnito por 122 anos, tornando-se público, somente, em 1843, pelo Instituto Histórico e Geográfico

*Brasileiro.*⁶ Isto revela a dimensão da confiança que as autoridades lusitanas o submeteram e sua relevância para a história do Alto Sertão da Bahia. Já o fato de ser tão pouco conhecido ou mal explorado, apesar de publicado três vezes, no século XIX, demonstra pouco interesse da historiografia brasileira pelas minas do rio de Contas e tudo que diz respeito ao sertão.

Iniciando o relato, Miguel Pereira da Costa registrou a impropriedade da época para aquela viagem, considerando a temporada de grande seca que assolava o sertão e a precariedade da sua saúde, desde que regressara de Angola, além da sua falta de recursos financeiros para o empreendimento. Apesar disto recebera ordens e instruções em 7 de maio e cinco dias depois já estava em marcha com sua reduzida tropa. Fez o percurso de São Pedro (atualmente São Félix-Muritiba) ao arraial de Mato Grosso (atual Arapiranga, distrito de Rio de Contas), numa extensão de 105 léguas, em 21 jornadas ou marchas diárias, variáveis de duas a nove léguas com três intervalos de até dois dias, para abastecimento e descanso dos homens e animais.

Narrando o dia-a-dia da expedição, indicou as fazendas nas quais viajantes se abasteciam, antes de alcançarem o inóspito sertão, destacando, além da pecuária, o cultivo do tabaco, que já se consolidara no Recôncavo. Na fazenda Curralinho permaneceu alguns dias, matando rezes e secando as carnes para suprimento do comboio e adquirindo mais cavalos para o transporte, levando cada um, quatro arrobas ou 32 arráteis, equivalentes hoje a, aproximadamente, 60 quilos. Mais de uma vez aludiu a “mocambos de negros fugidos”, referência freqüente em relatos da época, sem identificá-los ou localizá-los.

Apresentou sesmeiros como o capitão-mor Antônio Veloso da Silva, que se destacara no combate à população indígena, exterminando algumas tribos da região e submetendo outras; relatou ataques indígenas a povoações do litoral e expedições repressoras a aldeia de gentios; expôs sobre o perigo dos morcegos, que matavam o gado e ameaçavam pessoas, despovoando a vila de João Amaro, ponto avançado da ocupação territorial; registrou os perigos de repentinos assaltos de índios e negros fugidos e aglutinados em mocambos. Também cobras venenosas, onças e até carrapatos em grande quantidade ameaçavam o viajante. Pereira da Costa tornou-se dramático, ao descrever a serra do Sincorá, uma “estupenda pirâmide”, da qual se conhecia, apenas, uma alternativa de travessia, possível em um só dia, apenas por escoteiros. Seriam tão a pique a chapada, que os cavalos necessitariam de ajuda, peitorais se rompiam e cargas se desprendiam, rolando serra a baixo.

Relatou que nas caatingas do entorno das minas do rio de Conta Pequeno, encontravam-se “alguns moradores a largas distâncias uns dos outros, já de anos ali estabelecidos com suas famílias” em “fazendas de pouco gado e menos mantimentos”, sem escravos suficientes para grandes empreendimentos. A extratividade mineral absorvia, àquela altura, mais de duas mil pessoas. O mestre-de-campo visitou o garimpo descoberto e explorado pelo paulista Sebastião Pinheiro da Fonseca Raposo, distante três léguas da povoação de Mato Grosso. Empolgou-se com as narrativas quiméricas, típicas de mineradores, que ouvira de homens que conheceram Raposo, ao descrever a facilidade com que se extraía ouro do subsolo, narrando que o bandeirante chegara a apurar até nove arrobas do precioso metal em um só dia, castigando, severamente, as pessoas da comitiva que lhe apresentassem apenas uma libra diária. Raposo partira dali, segundo depoimento que ouvira, levando, “seguramente, 40 arrobas de ouro”. Talvez um exagero, porque essa fortuna nunca foi

encontrada e não há registro de confirmação por nenhum remanescente da expedição bandeirante de trágico fim, na serra de Ibiapaba, no Ceará, onde o grupo se rebelara, assassinara Raposo e dispersara.⁷

Pereira da Costa registrou duas práticas bandeirantes pouco conhecidas da historiografia: plantar-se roças de mantimentos, como o milho, para abastecimento da tropa, o que exigia acampar-se por alguns meses, tempo necessário para se preparar o solo, plantar, limpar e colher; e acompanhar-se de mulheres – Sebastião Raposo tivera cinco mucamas – e crianças que nasciam durante a expedição. No garimpo de Mato Grosso, no rio de Contas Pequeno, Raposo explorara o trabalho feminino e infantil ou de “colonins e fêmeas”, como narrou.

Empolgando-se com a facilidade da extração de ouro na serra da Tromba, a quantidade extraída e a moldura paisagística das maiores altitudes da Bahia, o mestre-de-campo de engenheiros esqueceu-se de opinar sobre as potencialidades daquelas jazidas, embora ressaltasse a qualidade do ouro extraído. Poderia também questionar as motivações para eventual tentativa de conquista daquelas minas, por algum país, como temia o governo português, considerando tão elevado esforço econômico e financeiro para o empreendimento.

Demonstrando a dificuldade de acesso àquelas minas, o engenheiro militar narrou a desventura do obstinado Pantaleão Rodrigues, homem com mais de uma década de experiências entre serras, rios e tribos indígenas que resistiam ao avanço do colonizador. Depois de várias tentativas frustradas, Pantaleão subira o curso do rio de Contas com 35 homens e depois de aproximadamente oito meses de caminhada entre índios arredios, chegara quase às suas nascentes, com apenas um companheiro, sendo os dois trapos humanos, já sem lucidez e cadavéricos, resgatados por vaqueiros da fazenda Campo Seco, nas imediações do atual município de Brumado, onde o mestre-de-campo de engenheiros os visitou, ainda convalescentes, depois de vários meses de repouso, sem recuperarem plenamente a memória e a saúde.

Finalizando, Pereira da Costa considerou que a jornada de Cachoeira às minas do rio de Contas, com as dificuldades de abastecimentos e a “incrível chapada”, consumiria “numerosos exércitos, se intentassem passar, com poucos defensores naqueles desfiladeiros”. Definiu a marcha para “qualquer nação da Europa” como “impraticável”. Também seria “impossível” que se partisse da barra do rio de Contas no litoral, (atual Itacaré), porque teria “pouco fundo e uma grande coroa de areia,” sendo o rio navegável, somente de canoas, por uma légua e meia. Qualquer aventureiro teria, ainda, que vencer “matos serros, campos e travessias nunca d’antes navegados”, para alcançar as minas que distanciariam dali, 47 léguas em linha reta e mais de 100 pelo caminho mais breve, não havendo outro rio que se estendesse para o sertão, apenas o distante Pardo, ao sul, povoado pelos aguerridos botocudos.

O temor de ataque estrangeiros às minas do rio de Contas Pequeno talvez devesse à conjuntura em que a Inglaterra assumia a hegemonia da economia de mercado, monopolizando o comércio internacional, e os transporte marítimo, controlando as fontes de mercadorias, principalmente de matérias-primas. Através de acordos de comércio os ingleses submetiam as economias nacionais. Em 1703, com o Tratado de Methuen, assumiu o monopólio de comércio de toda a produção agrícola portuguesa e do abastecimento de manufaturas a Portugal. Em 1713, num pacto semelhante, a Espanha, dentre outras vantagens, concedeu-lhes a exclusividade do tráfico de escravos da África para suas colônias, um dos mais rendosos negócios daquela época em que a América Portuguesa vivia o auge aurífero do rio das Velhas; transplantavam-se as estruturas de poder e consolidavam-se as instituições sociais de Portugal no Brasil, com o Governo Geral transformado em Vice-Reino; a sede administrativa colonial transferira-se, em 1720, de Salvador para o Rio de Janeiro; nesse mesmo ano separou-se a Capitania de Minas Gerais de São Paulo e o governo da nova Capitania fechou os caminhos para a Bahia, impedindo o comércio por essas vias. Enfim, viviam-se conjunturas, interna e externa, de conseqüências de longo alcance histórico.

Atendo-se apenas ao objetivo de avaliar as condições de segurança das novas jazidas auríferas, Miguel Pereira da Costa ignorou fatos conjunturais e assegurou que as minas do rio de Contas Pequeno estariam “fortes por natureza, inconquistáveis e seguras”, mesmo contra coligações das maiores forças da Europa, apresentando sua “conclusão infalível” de que não poderiam ser “invadidas por nações estrangeiras”.

*Professor titular da UEFS. E-mail: erivaldo@uefs.br.

¹ NAVARRO, Aspilcueta (e outros). *Cartas Avulsas, 1550-1568*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1988.

² VITERBO, Souza. *Dicionário histórico e documental dos arquitetos, engenheiros e construtores portugueses*. 2. ed. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda. 1988, v. II, p. 251. (1. ed. 1904).

³ CATÁLOGO de documentos sobre a Bahia, existentes na Biblioteca Nacional. *Anais da Biblioteca Nacional*. v. 68. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1949, doc. 105, p. 24. BN. II-33, 28, 37.

⁴ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1989, p. 130.

⁵ SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e. *Memória histórica e política da província da Bahia*. Anot. Braz do Amaral. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1919, v. II, p. 365.

⁶ COSTA, Miguel Pereira da. Relatório apresentado ao vice-rei Vasco Fernandes Cezar pelo mestre de campo de engenheiros Miguel Pereira da Costa, quando voltou da comissão em que fora ao districto das minas do Rio das Contas. *Revista Trimestral de História e Geographa ou Jornal do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*. Rio de Janeiro, n. 17, p. 37-59, abr., 1843. (O IHGB fez mais duas publicações desse documento, sendo a última em 1885).

⁷ FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edit. da USP, 1989, p. 333.

CAMINHOS DO SERTÃO: O MÉDIO SÃO FRANCISCO NO ROTEIRO DE JOAQUIM QUARESMA DELGADO

PINHO, José Ricardo Moreno*

Tendo sido autorizado por portaria em 11 de janeiro de 1731, o bandeirante Joaquim Quaresma Delgado excursionou pelos sertões entre 1731 e 1734 em busca de minérios, especialmente em Jacobina, Rio de Contas e Minas Novas. Tendo interrompido a sua expedição por motivos de saúde, deixou em suas anotações muitos roteiros, os quais denominou de derrotas.

Foram seis as derrotas descritas por Quaresma Delgado:

- 1- *“ Derrota da Villa de Contas, entrando nos criolos que é onde principia a estrada para a Bahia até o porto de S. Pedro da Muritiba, no rio da Cachoeira.”*
- 2- *“ Derrota das cabeceiras do rio Verde até sua barra e dahi ao arraial dos Morrinhos e delle correndo o rio S. Francisco até a barra do rio Paramirim e da dita barra pelo Paramirim acima até a fazenda do Riacho de S. Apolonia e da fazenda correndo a parte direita a oeste a buscar a serra por ella acima até o Brejo das Carnahybas e deste a sahir na estrada da Bahia na fazenda das Barrocas.”*
- 3- *“ Derrota da Vaccaria para Minas Novas e dahi ao Arraial da Agua Suja”*
- 4- *“ Derrota feita da cidade da Bahia para Minas de Jacobina, Rio de Contas, e Minas Novas, e o mais viagens seguinte etc.”*
- 5- *“ Derrota das Minas de Jacobina para as do Rio das Contas.”*
- 6- *“ Derrota do Rio de Contas para as Minas Novas de Arasuahi”*

Em suas observações, Quaresma Delgado indicou rios, serras, caatingas, riachos, morros, sítios, fazendas, e seus ocupantes, muitos dos quais arrendatários da herdeira do Morgado Guedes de Brito, dona Joana Guedes de Brito. Pouco informou sobre a economia regional, apresentando todas as fazendas como pecuaristas, atividade própria da serra Geral e do vale do rio São Francisco. No entanto, de suas

notas podemos encontrar pistas de atividades dinâmicas existentes nos sertões, à medida em que apontam diversas vendas que comerciavam mantimentos, ao longo dos caminhos, de engenhos de cana, que fabricavam aguardentes, rapaduras, além do açúcar. Não tratando, no entanto, da destacada policultura, que principalmente nas margens do São Francisco ultrapassavam a simples condição subsistência, gerando um excedente comerciável, contribuindo assim para a dinâmica das trocas internas.

Na “derrota” em que margeia o rio São Francisco, e seus tributários Verde, Paramirim, e das Rãs, Quaresma Delgado referiu-se a importantes personagens do desbravamento e exploração do médio São Francisco:

Os irmãos Gonçalves Filgueiras, Cunhados do famoso sertanista Matias Cardoso, que se instalaram nas cabeceiras do rio das Rãs, e posteriormente se transferiram para Montes Claros, onde se desenvolveu a cidade de mesmo nome, em Minas Gerais.¹

Estevão Pinheiro de Azevedo, que se estabeleceu nas nascentes do rio Verde Grande, e esteve envolvido no conflito armado no rio das Velhas, em consequência da disputa pelo abastecimento e exploração das minas auríferas pelos paulistas de um lado e, de outro, baianos, pernambucanos e portugueses, alcunhados de emboabas, dos quais o mestre de campo Manoel Nunes Viana fizera-se caudilho. Radicando-se, Estevão Pinheiro, no sítio de Caetité, onde se formou, ainda no século XVIII, a povoação do mesmo nome. Em consequência da Guerra dos Emboabas, Antônio Gonçalves Figueira, que estabelecera a fazenda Brejo Grande, nas cabeceiras do Rio das Rãs, transferiu-se para Montes Claros, que antes fora de Azevedo, enquanto este se deslocou no sentido inverso, permanecendo ambos, como reideiros de Isabel Maria Guedes de Brito. Registros de pagamento de tributos comprovam ainda que o capitão Estevão de Azevedo comandou a Companhia de Ordenanças do Rio Gavião, entre 1720 e 1740.¹

Januário Cardoso de Almeida, paulista, filho do Mestre de Campo Matias Cardoso de Almeida, sempre acompanhou o seu progenitor, e com ele varou pelos sertões de Minas Gerais até Salvador. Em 1682, fugiu da revolta paulista em Sabaráboçu, donde foi morto por Manuel de Borba Gato, o administrador geral das Minas, o fidalgo D. Rodrigues de Castelo Branco. Por ordem de seu pai, combateu os índios bravos do médio São Francisco. Por ocasião da descoberta de ouro em Minas Gerais, se estabeleceu em Caeté em 1701, e

daí passou a Ouro Preto, donde se envolveu na Guerra dos Emboabas entre 1704 e 1706. Em 1706 Januário Cardoso abandonou Minas Gerais e se deslocou para a Bahia, em território dos índios Xacriabás, os quais foram batidos ou pacificados até Carinhanha, tornando-se então o regente de um dos maiores distritos da hinterland mineira. Junto com o português Manuel Pires Maciel, Januário Cardoso se instalou na margem esquerda do rio São Francisco nas matas chamadas de Manga. Manuel Pires Maciel assentou morada perto da confluência do rio Salgado, já Manuel Francisco de Toledo, sobrinho de Januário Cardoso, deu princípio à povoação de São Romão, Itabiricaba, de que resultou no Arraial de Nossa Senhora do Amparo, hoje cidade de Januária. Em 1724 Januário Cardoso obteve a patente de mestre de campo do sertão do rio São Francisco, posto que se dedicou combatendo o banditismo local.ⁱ

Domingos Dias do Prado, que juntamente com seu irmão, Francisco Dias do Prado, foi um desbravador do vale do São Francisco, nas terras baianas, donde se estendeu para a região de uma grande faixa de sertão do rio de Contas e Jacobina. Recebeu do governo da Bahia, além da concessão de grandes sesmarias, a patente de mestre de campo, em 1723. Ao mesmo tempo em que se ocupou de conquista o sertão e desenvolveu a pesquisa do ouro e esmeraldas, Domingos do Prado se dedicou ao comércio de gado para Minas Gerais, onde a mineração se desenvolvia em rio das Velhas e Araçuaí. Chegou assim a fundar vários currais nas margens do São Francisco. Apesar de ter sido acusado de participar dos assassinatos de Antônio Gonçalves Chaves e Antônio Rodrigues Chaves, e de ter resistido a sua captura em 1724, Domingos Dias do Prado foi, em 1728, nomeado guarda-mor das minas de ouro que descobrira na capitania, e teve a sua patente de mestre de campo renovada. Mais uma vez denunciado por abusos cometidos no sertão, foi novamente perseguido e dessa vez preso em 16 de setembro de 1732, e levado à Salvador, onde respondeu por quatro mortes, sendo por isso degoladoⁱ.

Joana da Silva Guedes de Brito, filha única que foi do Coronel Antônio da Silva Pimentel e Maria Isabel Guedes de Brito, herdeira universal do morgado Guedes de Brito, e por conseqüência, sua filha Joana, herdou todo o imenso patrimônio. Casou-se, Joana Guedes de Brito, com João de Mascarenhas, e não tendo com esse filhos, já viúva, casou-se novamente, dessa vez em Portugal com Manoel de Saldanha da Gama, e como não deixou filhos, legou ao seu segundo marido todos os bens que possuía.ⁱ

A confirmação do poder econômico e social destes, atesta que A imposição do poder metropolitano no interior foi cercado de contradições entre as esferas pública e privada. Por um lado, a metrópole encontrou fortes oposições locais para submetê-las ao seu arbítrio, especialmente por parte dos oligarcas e potentados. Por outro, sendo incapaz de levar a sua ordem a todos os recantos desbravados, a coroa necessitou aliar-se a esses senhores para estender a sua ação, gerando, assim, uma presença tímida do poder público no interior da colônia.

A citada “derrota” partiu da região de Montes Claros, tomando a direção da Bahia e Pernambuco. Vale ressaltar que até a década de 1830, a margem esquerda do rio São Francisco pertencera a Pernambuco. Passando então por Bom Jesus da Lapa, donde Quaresma destaca o altar do Bom Jesus erigido no alto de um morro; a Freguesia da Santo Antônio do Urubu; o Arraial de Bom Jardim, atual Ibotirama; as fazendas Brejo das Carnaíbas, Rio das Rãs, Santo Antônio do Urubu, Hospício, dentre outras, que jogaram importante papel no processo de ocupação do médio São Francisco e da serra Geral.

Esta área constituiu-se em ligação entre o porto de Salvador e a região mineira, por meio da estrada velha da Bahia, que podia ligar caminhos até o Maranhão, passando por Pernambuco e Piauí.

O sertanista acabou contribuindo para a ilusão de existência de fantásticas minas de prata, descritas no século XVI por Belchior Dias Moréia, apontando Pedro Leolino Mariz como principal informante destas. A sua expedição não conseguiu identificar tais minas.

Conclusões:

Apesar de sua linguagem rude, Quaresma Delgado indicou em sua narrativa minúcias de seus itinerários, as suas “derrotas” nos permitem compreender as conexões entre áreas diferentes dos sertões, com outros centros econômicos e sociais, confirmam a presença de importantes personagens do processo de ocupação e exploração, contribuindo com estudos voltados para a ocupação fundiária no interior, e em caso de investigações mais profundas, para a história política e econômica.

Em sua abordagem temos uma dinâmica apresentada no surgimento de vilas e freguesias, em torno da produção pecuária, e da, não citada por quaresma, policultura regional. A presença de grandes latifúndios confirmam ainda a concentração do poder econômico e

social, provavelmente fatores que corroboraram para a constituição de uma cultura política baseada no clientelismo centrado nos chefes locais.

PALAVRAS CHAVES:

Médio São Francisco

Caminhos

Sertão

- Mestre em História pela Universidade Federal da Bahia; Professor da Universidade Estadual de Feira de Santana e da UNIBAHIA.

OS CAMINHOS DO SERTÃO: A CONECTIVIDADE DOS CAMINHOS TERRESTRES AO SUL DO RECÔNCAVO DA BAHIA, NA PRIMEIRA METADE DO S. XIX

Francisco Antônio Zorzo

Prof. Adjunto da Universidade Estadual de Feira de Santana

I. Introdução: Os Principais Caminhos Existentes ao Sul do Recôncavo da Bahia na Primeira Metade do S. XIX

A rede viária terrestre existente ao Sul do Recôncavo da Bahia, nas primeiras décadas do S. XIX, foi o resultado do processo de colonização. Naquela época ela contava com uma baixa densidade de vias. Em primeiro lugar está a estrada cuja penetração remonta aos períodos mais antigos e que ligava a Bahia com o sertão do alto vale do Rio de Contas. Partia ou “subia” da Bahia, pela Estrada das Boiadas margeando o rio Joanes, indo a Santo Amaro, Cachoeira e São Félix no Recôncavo, depois dirigindo-se até Muritiba, Curalinho, João Amaro, em direção à Chapada Diamantina. Essa via, depois de cruzar a Chapada Diamantina, descia para Minas Gerais na direção das nascentes do Rio Verde, afluente do S. Francisco que limita Bahia e Minas. A estrada, ou melhor, a sucessão de caminhos, em seus trechos mais afastados do Recôncavo, ia ligando as diversas localidades e sendo sinalizada de curral em curral ou de roça em roça. Ela é tão antiga que consta no Roteiro do Caminho da Cidade da Bahia para a Minas do Rio das Velhas, relatado por Antonil, em 1711: “Este caminho da Bahia para as minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da Vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas”.¹ O relato fornece muitas boas informações sobre o modo como eram realizados os percursos diários pelos caminhos terrestres no período colonial. O caminho da Bahia para as Minas Gerais teve intensa reutilização e adaptação quando da descoberta de minérios e pedras preciosas no seu intercurso, mais exatamente na altura das Minas do Rio de Contas, nos meados do s. XVIII.

Além desta via principal pelo sertão da Bahia, que para efeito de delimitação geográfica deste presente estudo, está a via mais à Oeste a ser considerada neste panorama. O segundo caminho apoiado em limite natural é o que serve de linha costeira indo da Bahia em direção ao Rio de Janeiro. Foi aberto e regularizado em 1808 pela Marinha por ordem régia. Este caminho, no seu trecho que vai da Vila de Jaguaripe até a Vila de S. Matheus próxima da foz do Rio Doce, está descrito em detalhes no relatório da obra da estrada, redigido por Balthazar da Silva Lisboa.¹ Mesmo aqui nessa linha costeira, tão acessível e necessária durante a colonização, ainda há trechos em que ela se mantinha descontínua em pleno S. XIX, em face dos obstáculos

naturais, pela impraticabilidade e pela insegurança decorrente da hostilidade dos nativos. Sobre esta via será centrada, mais adiante, a análise da conectividade.

Em terceiro lugar, estava interconectada à malha viária, que foi esboçada com as vias longitudinais Norte-Sul descritas acima, uma rede de linhas intermediárias. Dentre os principais autores de algumas das vias intermediárias estão o bandeirante João Gonçalves da Costa e um funcionário da Diretoria das Minas da Bahia, também latifundiário, José de Sá Bettencourt e Acioli. As estradas construídas, no final do S. XVIII, por João Gonçalves da Costa uniam o Sertão da Ressaca, que tinha como a futura Vila da Vitória como a localidade central, com o Recôncavo e com o litoral na altura da foz do Rio de Contas e Ilhéus. A do Recôncavo visava o contato com Salvador, através do vale do Jequiriçá por meio dos portos de Nazaré e de Cachoeira. Uma das que se dirigiam ao litoral orientava-se pelo vale do Rio de Contas, passando o rio na localidade chamada Funil em direção à Barra do Rio de Contas.¹ E a outra que se dirigia à costa seguia de Vitória da Conquista para Ilhéus.

A estrada aberta por José de Sá Bettencourt e Acioli seguia de Camamu à região dos Montes Altos. Para deixar aqui um exemplo relevante de seus efeitos posteriores basta constar que foi aquela que motivaria, muitas décadas depois, a prosperidade do povoado de Jequié em seu intercurso. Das estradas acima descritas, essa última foi a que contou com maior controle e racionalidade por parte do governo português. A estrada perseguia as estratégias minas de salitre dos Montes Altos e envolveu a concepção de pontos de assentamento de colonos em sua extensão, valendo citar o sistema de “rancharias” ao longo da mesma, para o pouso dos viandantes. Apesar da objetividade da obra, depois de concluída, ela caiu em desuso e regrediu na conservação, ficando abandonada por muito tempo.

Em mapa português, possivelmente confeccionado no final do s. XVIII ou início do s. XIX, aparece ainda outra via transversal, cuja autoria se desconhece, partindo da localidade do Funil (no médio curso do Rio de Contas), passando por Cabeça de Boi (nas cabeceiras do rio Jequié) e Canabrava (no alto vale do rio Jequiriçá), indo até Currálinho (no médio curso do rio Paraguaçu).¹

Há notícia ainda de outra estrada importante para a região, na altura de Valença. No governo provincial do futuro Barão de S. Lourenço, entre 1848 e 1852, foi determinada a construção da estrada geral desde Valença para Minas Gerais, passando pelo termo da vila de Jequiriçá.¹ Esta via também aparece na planta de localização da via férrea Tram Road de Nazareth, desenhada pelo engenheiro H. Matheo em 1877.¹

II. O Relatório do Caminho da Costa do Mar de Balthazar da Silva Lisboa

O documento manuscrito de 54 páginas frente-e-verso está depositado no acervo de obras sobre o Brasil da Biblioteca da Ajuda em Lisboa (Cota 51-V-38). Na Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro há uma cópia do mesmo documento (Códice I-31,18,26) no setor de obras raras manuscritas. O documento é um relatório escrito por Balthazar da Silva Lisboa, redigido no início do S. XIX, referente à construção de um Caminho ao longo da costa da Bahia.

Balthazar da Silva Lisboa assinou o documento enquanto Juiz Dezembargador das Matas e funcionário da Coroa Portuguesa. Ao seu tempo, o autor do manuscrito foi considerado um dos mais “ilustres representantes das letras e ciências” do Brasil. Balthazar da Silva Lisboa (1761-1840) era doutor em Direito Civil e Canônico, formado na Universidade de Coimbra. Foi integrante da Academia de Ciências de Lisboa e sócio fundador do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Para se ter uma idéia da sua prolífica produção textual, basta contar que no Dicionário Bibliográfico Brasileiro, de Sacramento Blake, listam-se 19 títulos de sua autoria, relatórios, memórias, discursos e livros, entre os quais uma obra sobre a história do Rio de Janeiro, em forma de Annaes, composta de 7 volumes impressos.

Com o relatório, atendia-se a ordem do príncipe regente D. João, de 24 de Fevereiro de 1808, que ordenava a abertura de uma estrada ligando a Bahia com o Rio de Janeiro pela costa do mar. Em março de 1808, o Conde da Ponte, governador da capitania incumbida Balthazar da Silva Lisboa da tarefa da construção da estrada, considerando-se o fato que este servia de juiz conservador da comarca de Ilhéus e, também, tinha propriedade de bens e era dotado de conhecimentos sobre a região por onde passava o caminho.

No relatório é descrita a execução da obra, o aproveitamento de antigos trechos e a abertura de novos tramos. Além disso, consta no documento muita informação adicional sobre a forma de ocupação da região, o sistema de localidades e suas vias de acesso, a produção de cada área. Balthazar avalia comparativamente cada lugar e cada vila colonial, sua arrecadação e sua função na rede de assentamentos urbanos daquela época. O relatório fornece informações valiosíssimas para que se tenha a compreensão da visão territorial dos homens de poder daqueles tempos. Como se verá logo a seguir, pode-se ter uma dimensão das diversas entidades conectadas ao sistema viário vigente e examinar, em uma leitura cruzada com outros documentos, a consistência do sistema de vias do ponto de vista da economia regional.

O execução do Caminho da Costa do Mar numa extensão que somava “200 léguas” de Valença até o Rio Doce, requereu corte de mato, escavações e aterros, “40 pontes de madeiras”, instalação de passagem em

barcos em diversos rios e braços de mar, alargamento de vias antigas, limpeza de terreno, fixação de grupos familiares em certos locais estratégicos para um apoio logístico nas viagens.

III. A conectividade e os elementos interligados pela rede viária regional

A conexão proporcionada pela via terrestre interligava-a com outras estradas, vilas, aldeias, fazendas, engenhos e unidades produtivas (por exemplo estaleiros e serrarias de madeira), portos e trapiches, praias, campos e coqueirais. No relatório tem maior destaque a conectividade que encerra um componente positivo político-econômico a ser ativado pela via, porém não se pode deixar de registrar que simultaneamente esconde-se um conjunto de relações seletivas e disjuntivas em sua sombra, que há um processo de segregação espacial em curso.ⁱ

Além de dar informações de natureza técnica sobre o caminho que andou executando pela borda do litoral, Balthazar relata os cruzamentos e entroncamentos com outras vias regionais. Principalmente quando o relato se detem sobre as vilas de maior importância, faz-se menção aos caminhos que chegam nas mesmas. Desse modo fica-se conhecendo descrições os caminhos e bocas do sertão interior e algo sobre o tráfego do sistema viário. Fica-se sabendo que algumas vias que foram obra do governo, corriam o risco de ter pouca utilização e de se atrofiarem, como a que foi construída por José de Sá Bittencour e Acioli que perdeu o interesse em decorrência do fracasso do projeto de exploração das minas dos Montes Altos. Uma outra razão que se agrega ao fracasso dessa via era a comunicação insuficiente que produzia, a pequena colonização que induziu ao estabelecer contato entre centros urbanos decadentes, ou seja, vilas antigas, muito isoladas economicamente, como foi o caso de Camamu, que, no s. XIX, se estagnou, perdendo o papel de apoio administrativo e deixando de ser centro comercial de importância.

Da rede das estradas gerais, que estava destinada à conexão de grandes regiões interiores, derivava uma miríade de outros caminhos secundários até pequenas localidades e fazendas. De tais caminhos secundários pouco se sabe além de breves indicações nas fontes aqui consideradas, mas é de se imaginar que tinham um uso ainda mais restrito, servindo a uma circulação mercantil deveras rústica. Segundo os documentos, na rede viária circulavam comboios de tropeiros em cavalos e mulas, tropas de animais para serem abatidos na Capital, uma vez ou outra um destacamento de guarda policial ou um regimento. Infelizmente, conta-se com pouquíssimos dados estatísticos de tráfego.

O sistema viário terrestre costeiro estava inter-relacionado com o sistema de vias de navegação. A lógica de arrecadação de cada localidade importante dotada de porto fluvial ou marítimo era de reunir a produção agrícola ou extrativa e exportar para a “Cidade”, quer dizer Salvador da Bahia, através de barcos.

As aldeias de índios conectadas com o Caminho da Costa comparecem no Relatório, como é o caso dos Means em Belmonte ou os Patachós de S. Fidelis. A descrição dos índios (Means, Abaquirás, Xarruas, Gremes, Patachós, Cariris e outros) é carregada de preconceitos, classificando-os de bárbaros que enfrentavam a civilização. Apesar desse traço rancoroso, há passagens em que se constata que os índios constituíam mão de obra importante para a região, como é o caso de sua elogiada habilidade no trato das madeiras a serem empregadas diretamente na construção ou destinadas ao comércio.

A fixação do sistema de vias era pensado como um mecanismo de ocupação e desenvolvimento. Quando necessário eram formados pequenos núcleos novos em locais de passagem obrigada, colocavam-se “cazaes” (instalação de famílias encarregadas de oferecer apoio ou pouso aos viajantes) ou trabalhadores empregados no trânsito de pessoas e bens como os cruzadores de rios e braços de mar, com barcos, canoas ou jangadas.

Amparada na rede viária, uma incipiente rede de localidades aparece na cartografia documental disponível para o século XIX. Os mapas indicam, ao longo do alinhamento dos caminhos, a existência de pontos de parada intercalados a cada três ou quatro léguas correspondendo a uma jornada de marcha. Esses pontos de parada, às vezes não eram mais que uma ruína ou um abrigo, mas muitos deles se tornaram estratégicos e devem ter produzido, na rede de assentamentos, os componentes da futura matriz do sistema urbano moderno, pois tendiam a constituir-se em polos de atração da população, usados tanto como dormitório e serviço de apoio, como na organização das tarefas dos viajantes. A rede indica o modo de organização espacial na região Sul e Sudeste da Bahia. Passados os surtos de desenvolvimento, como o da exploração mineradora que atçara o Alto Sertão no s. XVIII, os caminhos “boiadeiros”, vias pioneiras e mais consistentes, eram aqueles em que circulava uma produção constante, sendo abertos mormente por iniciativa particular, sendo os animais, para serem abatidos nos portos do litoral, o produto de maior volume mobilizado desde as mais longínquas distâncias. Desse modo, os caminhos foram abertos e compactados literalmente pelas manadas de gado, conduzidas desde os currais do sertão e direcionadas portanto pelo saber prático dos comerciantes de animais. Do ponto de vista do governo, as estradas serviam para as atividades do fisco, para conter contrabandos, roubos e escapes de riquezas. Nesse sentido alegava-se que a estrada vigiada poderia evitar o escape da produção ilegal, como o contrabando do ouro e das pedras das Minas Gerais, bem como a perda da tributação dos produtos (“pedágio”).

IV. Conclusões

A conectividade é uma elaboração de distâncias críticas entre as entidades magnetizadas pelas vias, com grande variabilidade de tempos ou ritmos de conexão e de interações sociais e econômicas. Mais do que um grupo de estradas e caminhos construídos com solo e pedra, a rede viária terrestre deve ser pensada em sua capacidade conectiva, que se insere no plano das disposições sociais e econômicas, na ampliação da ligação dos corpos e atividades. O deslocamento e a comunicação de bens e pessoas foram veiculados pela conexão viária. Neste sentido, a conectividade é uma forma de promover o contato e intercâmbio entre entidades que depende tanto de realizações anteriores quanto das expectativas de circulação futura de riqueza.

No final do período da colonização portuguesa, a rede viária terrestre era constituída de linhas muito simples, trilhas ou caminhos de terra, além de serem obras quase destituídas de recursos de engenharia. Em geral as vias mais importantes, as estradas gerais, não possuíam pavimentos. As vias dependiam de iniciativas particulares para serem implementadas e complementadas, já que os maiores interessados eram os próprios produtores, agricultores e criadores de gado. O governo não dava conta da abertura de novos caminhos e aperfeiçoamento da malha, requerimento constante para a plena ocupação das regiões interiores.

O resultado da análise dos caminhos de terra revela alguns traços decisivos da lógica de seu funcionamento da e conectividade da rede viária no Sul e Sudoeste da Bahia no início do século XIX. A rede de vilas coloniais conectada pelo Caminho da Costa do Mar se mostrava em declínio, tendo algumas das vilas se transformado em verdadeiras taperas. A economia tendia a se realocar e/ou interiorizar, apesar de que o processo de transformação em curso insinuava bastante insegurança. A incerteza decorria de muitos fatores, de uma lado a questão política do final do período da Colônia e do início da formação do estado nacional, de outro lado, as bases produtivas constituídas sobre estruturas arcaicas, como se dava com forma da antiga distribuição de terra por concessão que se mostrava exaurida.

Bibliografia:

Abreu, João Capistrano de. Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia. 1989. 164 p.

Aguiar, Durval de. Descrições Práticas da Província da Bahia. Bahia: Tipographia do Diário da Bahia. 1888.

Maximiliano (Príncipe de Wied-Neuwied). Viagem ao Brasil nos Anos de 1815 a 1817. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 2ª Ed. 1958. 536 p.

Paraíso, Maria Hilda Baqueiro. Caminhos de Ir e Vir e Caminho sem Volta. Índios, Estradas e Rios no Sul da Bahia. Salvador: UFBA. Dissertação de Mestrado. 1982.

Sacramento Blake, Augusto V. A. Dicionário Bibliográfico Brasileiro. 1º Vol. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. 1883.

Santos, Milton. A Rede Urbana do Recôncavo. Comunicação ao IV Colóquio Internacional Luso-Brasileiro. Salvador. 1959.

Tarquínio, Mário. Vias de Comunicação e Meios de Transporte no Estado da Bahia. Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Salvador: 1934. P. 325-444.

Vianna, Francisco Vicente. Memória sobre o Estado da Bahia. Bahia: Typ. e Enc. Diário da Bahia. 1893.

Zorzo, Francisco Antônio. Ferrovia e Rede Urbana na Bahia. Feira de Santana: UEFS. 2001.