

TROPAS E TROPEIROS

CARLOS BORGES SCHMIDT

Entre os meios de transporte arcânicos do Brasil, ocupam lugar de destaque as "tropas de burros", outrora importante elemento de ligação entre distantes regiões do país e ainda hoje bastante utilizadas em áreas até onde não chegaram o trem-de-ferro e o caminhão. Daí o interesse do presente trabalho do Dr. CARLOS BORGES SCHMIDT, sócio efetivo de A.G.B. e alto funcionário da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo.

I

A ERA DO BURRO CARGUEIRO

O ciclo do luar. — O papel representado pelo luar, na economia nacional, através da história, foi de marcada importância. Sem a sua contribuição, tendo em vista, principalmente, a reconhecida capacidade que possui, de transportar cargas diversas a distâncias excepcionalmente grandes, muito do que foi alcançado, na criação de riquezas, jamais teria sido possível obter. Durante mais de século e meio, desde o descobrimento das minas auríferas, ao entardecer do século XVII, até a alvorada da era ferroviária, em 1867, sua colaboração foi de marcante relevo.

De início, atendeu ao abastecimento dos vários pontos de mineração no território nacional, suprindo-os de víveres e mercadorias de consumo, e o que mais necessário fôsse. Depois, propiciou o desenvolvimento da produção açucareira paulista, não apenas para o abastecimento regular dos sertões brasileiros, mas igualmente para a exportação, conduzindo-o ao porto de Santos. Durante algumas décadas, transportou, pelo Caminho do Mar, a produção cafeeira nascente, na renascente província paulista. Não somente por êste, porém pelos muitos outros caminhos do mar, que, do Vale do Paraíba, desmandavam São Sebastião, Caraguatatuba, Ubatuba, Parati e Angra dos Reis, além de outros pequenos portos, hoje reduzidos a nada, como sejam Mambucaba, Ariró e Jurumirim. Mas o seu destino estava traçado.

O advento da ferrovia, ocorrido em 1867, com a construção e entrada em tráfego normal da Estrada de Ferro Santos-Jundiá.

golpeou de morte o transporte em lombo de burro. O golpe de misericórdia desferiu-o a ligação de São Paulo às cidades do Vale do Paraíba, em 1877, ao encontro da linha férrea que, iniciada no Rio de Janeiro, penetrara em território paulista. Esta estrada, realizando uma verdadeira drenagem de todo o café transportado pelas tropas, canalizou-o para o porto de Santos, através a Santos-Jundiá. Data de então a decadência de todo o litoral norte paulista. Foi posto fim à fase de nossa história econômica que o prof. ELLIS JUNIOR, muito a propósito, denominou "ciclo do luar".

Inavaliável auxílio. — Fixando as datas extremas, acima referidas, o prof. ELLIS JUNIOR assinala que, "mesmo antes do grande ciclo do ouro brasileiro, o luar platino já era uma fonte de renda segura para os núcleos coloniais do Baixo Paraná, pois a mineração andina da prata exigia transportes, principalmente para o abastecimento das dezenas de núcleos coloniais hispano-americanos que viviam da extração do argênteo metal" (1;76). Foi durante o período da mineração andina que alcançou o apogeu a criação de burros na área platina. Ao declinar a mineração andina, a produção sulina de muares entrou em uma fase de decadência, que poderia ter chegado à completa extinção, não fôsse o episódio de Antônio Dias, que, entre outros, marcou o princípio da era aurífera no Brasil.

"O ouro — assinala o prof. ELLIS JUNIOR — foi o consumidor forçado do luar sulino. Depois, com o fim do ouro, o açúcar platiniano, a Baixada Fluminense e depois de tudo isso o café, foram os grandes alimentadores do ciclo econômico do luar, o qual teve grande vigência até o terceiro quartel do século XIX" (1;76).

Importante o papel do luar na história paulista. "Talvez a estrada do Rio Grande a São Paulo tenha sido a rota de maior importância na história do Brasil, pois sem ela não teria havido o ciclo do café e nem a unidade nacional teria sido levada a cabo". Entende mais aquele autor; admite mesmo ter sido grande a influência dos fatos ligados à criação de muares no Sul, na própria área política internacional. Sulina, principalmente.

Abastecimento e comércio. — O abastecimento das áreas de mineração, sobretudo a mineira e a goiana, passaram, desde logo, a exigir tropas para transporte em número cada vez maior. Inicialmente, foi a Baixada Fluminense a responsável pelo abastecimento em açúcar da região em que se explorava o ouro em Minas Gerais. A professora MYRIAM ELLIS estudou detidamente a questão dos transportes no Brasil Colonial. Registra a autora que intenso comércio foi processado entre o planalto paulista e a região

mineira das Gerais, realizando aquêle o abastecimento desta, para a qual o primeiro enviou, para consumo da população inteiramente voltada para a faina mineradora, carnes de porco defumadas e salgadas, cereais de vários tipos, caixetas de marmelada e açúcar. Em pouco tempo, o açúcar superou as outras mercadorias e São Paulo abasteceu, com regularidade, as áreas minerais mais próximas de suas fronteiras, sem que jamais faltasse o produto de seus canaviais.

Fator de produção. — Mas a produção paulista de açúcar deveria expandir-se a seu tempo, como de fato ocorreu, para tal ajudando, decididamente, o fato de poder ser transportado, para onde quer que fôsse, pelas tropas muladeiras. Em fins do século XVIII, declinou a produção aurífera e, conseqüentemente, o mercado consumidor de Minas Gerais. Com mercados novos na região platina, o ciclo de produção açucareira de São Paulo não se encerrou, como ocorreu com a da Baixada Fluminense. A conjuntura foi favorável à lavoura canavieira paulista, a qual alcançou seu máximo de expansão entre meados do século XVIII e igual época do século XIX. A área da produção açucareira paulista abrangia Parnaíba, Bragança, Atibaia, Jundiáí, Campinas, Mogi-Mirim, Franca, Itu, Pôrto Feliz, Piracicaba, Itapetininga, Faxina e outros. Tôda a produção obtida nessa vasta área vinha ter à Capital em lombo de burro, e, dali, da mesma forma, alcançava o pôrto de Santos, pelo Caminho do Mar, demandando, a seguir, os mercados platinos, em especial. (2,502 a 511).

Concluído o ciclo do açúcar, chegou a vez do do café, também com sua produção disseminada por ampla área territorial, desenvolvimento igualmente devido à possibilidade de transporte oferecida pelas tropas de carga. Viajantes que percorreram o Caminho do Mar por volta de 1837, como KIDDER, não se referiram ao café, entre os produtos transportados pelas tropas com as quais se encontraram. Já no início do terceiro quartel do século, em 1853, FLETCHER mencionou ter encontrado, constantemente, no seu percurso entre Santos e São Paulo, tropas de mulas carregadas de café, com destino ao porto marítimo. Chegou aquêle viajante mesmo a ser informado que o intenso trânsito de animais, que se dirigiam a Santos, alcançava a cifra de 200 000 burros de carga. De lá voltavam trazendo mercadorias importadas, dos mais variados gêneros. O café, transportado por tamanha quantidade de animais, anualmente, alcançava um total de 1 600 000 arrobas daquele produto, já beneficiado.



Uma tropa de transporte cruza os campos da Serra da Bocaina (1945).



Entre Arcias e Bocaina de Baixo, muitas vezes é preferível cortar o caminho, subindo e descendo a Serra da Bocaina, para viajar através a macega, recortada de trilhas (1945).

II

TROPAS MULADEIRAS

O caminho do Sul. — O início da mineração correspondeu ao desenvolvimento do emprêgo de animais para os transportes no interior do País. Em especial, nas áreas auríferas de Minas Gerais e Goiás, tornou-se de necessidade absoluta o uso crescente de tropas para a condução de mercadorias e gêneros de consumo.

Primitivamente, da Colônia do Sacramento, dos campos de Vião e das Missões espanholas, eram as tropas de muares, ali criadas, trazidas até a Laguna, onde eram embarcadas. Entre 1727 e 1730, Cristóvão Pereira de Abreu, aquele que seria mais tarde considerado um grande tropeiro paulista, abriu, em companhia de Francisco de Sousa Faria, um caminho pelo interior, que, vindo do Sul, passava pelos campos de Curitiba, para vir, afinal, alcançar Sorocaba. Em 1731 saiu êle de Colônia do Sacramento, com numerosa tropa, chegou a São Paulo em 1733 e atingiu Minas Gerais em 1735 (3;6).

Desde a primeira metade do século XVIII, até o final do século passado, as feiras que se instalaram em Sorocaba foram o maior centro de negócios de muares de todo o País. As tropas lá adquiridas eram levadas para os mais distantes pontos do nosso território, como Bahia, Pernambuco e Ceará. As tropas de mulas, vindas do Sul, por isso mesmo, tornaram-se concorrentes das criações de cavalos, dos sertões da Bahia, Maranhão e Piauí, de tal forma que, em 1757, já se não encontrava pessoa que quizesse arrematar a cobrança dos seus respectivos dízimos (4;I;268).

Os campos de Sorocaba. — Os campos naturais de Sorocaba facilitaram a permanência das tropas xucras à espera de negócio, no comêço do inverno, a estação sêca, isto é, de abril a junho. Na ponte do Rio Sorocaba, já em 1700 passavam tropas de cavalos e boiadas vindas de Curitiba; em 1732, segundo outro autor, passou a primeira tropa de muares proveniente do Rio da Prata. Existem documentos de 1891 relativos a encontros de compradores e vendedores em Sorocaba, mas não é possível fixar a data em que ocorreu a primeira feira. A última foi em abril de 1897 (5; II; 62).

Tropas xucras. — As tropas vindas do Sul punham-se em marcha, no lugar de origem, pelos meses de setembro a outubro, quando as pastagens começavam a brotar. Uns tropeiros vinham diretamente, e alcançavam Sorocaba entre janeiro e março. Outros

invernavam em Lajes (Santa Catarina), durante um ano, e depois prosseguiram até alcançar Sorocaba.

Pagavam os animais, de impostos, um total de 3\$500 por unidade, em diversas rubricas. Os mineiros, que vinham a Sorocaba comprar tropas, pagavam novos impostos ao entrarem com elas na jurisdição de Minas Gerais. Parte desses impostos pagos do Sul até Sorocaba, na importância de 1\$250, foi, durante certo tempo, destinada ao proveito do responsável pela abertura desse caminho do Sul. Mais tarde passou para a província (6; 251-253).

No começo do Império, vinham anualmente do Sul de 20 a 30 mil cabeças; depois de 1850, esse número subiu a mais de 100 mil mulas, anualmente. Em 1865 já estava novamente ao nível das 50 000 cabeças. No auge da época das feiras, um muar valia, em Sorocaba, 50\$000. (5; II; 62).

III

O CAMINHO DO MAR

Em lombo de índio. — A primitiva trilha índia, através a Serra do Mar, foi logo substituída pelo "Caminho do padre José". Este recebeu seu primeiro melhoramento de valia com o empedramento do trecho da subida da serra, executado por volta da penúltima década do século XVIII, a "Calçada do Lorena", como ficou conhecido.

Muito embora, por essa época, já existisse um regular trânsito de animais de carga, entre São Paulo e o Cubatão, onde, serra abaixo, terminava o caminho, ainda não desaparecera de todo o transporte de mercadorias em lombo de índio, assim como se pode ver de uma ordem do capitão general Bernardo José de Lorena aos diretores da aldeias de índios, sob sua jurisdição, para que mandassem dezesseis índios ao Cubatão, a fim de trazerem, para São Paulo, o azeite pertencente à Real Fazenda, que lá se encontrava (7; XLVI; 11).

A calçada e o aterrado. — Com a melhoria do trecho da serra e o seu calçamento em 1790, os tropeiros que se serviam desse caminho passaram a pagar, a título de indenização do custo total da obra, uma "pensão" de \$040 por besta e \$120 por cabeça de gado, até que se completasse o montante dispendido pelo governo. Quanto à conservação geral do caminho, cabia à Câmara de Santos a responsabilidade pelo trecho entre o Cubatão e o Alto da Serra, sendo que daí a São Paulo ficava a carga das vilas de serra-acima, que deveriam cotizar-se para atender à obrigação (7; XLV; 70).

O trecho ziguezagueante da serra não permitia, mesmo calçado, um ano antes de terminar o século XVIII, a subida de carros, tão apertadas eram as voltas do caminho. Nessa época, foi determinada a construção de ranchos, ao longo de todo o percurso daquela via, a fim de proteger, contra a intempérie, o açúcar que era levado para o pôrto marítimo da capitania. Ia em marcha a cobrança de impostos, quando da passagem das mercadorias pelo Cubatão. Taxava-se o açúcar a \$040 por arroba; fazendas de lã a \$080; sedas, cambraias, fustões, fazendas finas de algodão, fitas, enfeites, a \$160, tudo também por arroba. Da mesma maneira, eram calculados os impostos das demais mercadorias, na base de \$020 pelo mesmo pêsô. O milho e a farinha, bem assim galinhas e frangos, nada pagavam. Dessas tôdas mercadorias, umas eram exportadas, outras subiam a serra para consumo interno.

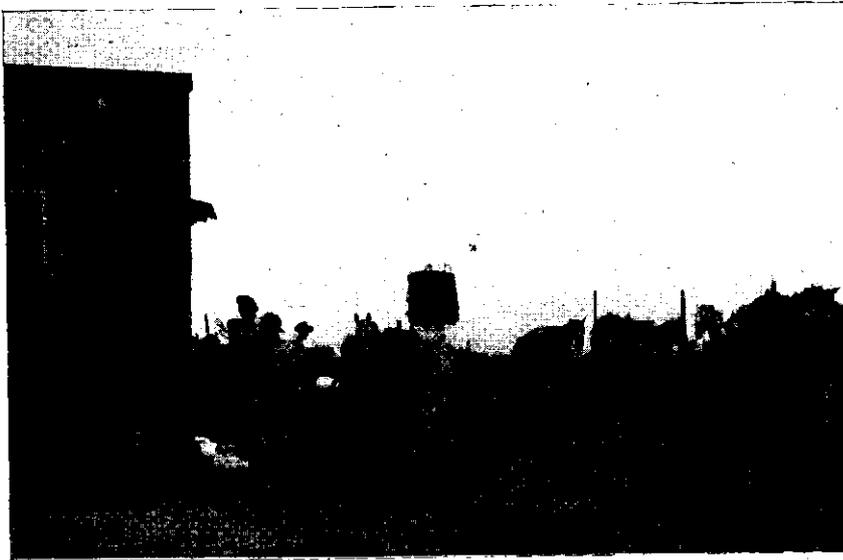
No ano de 1798, foi iniciada a construção de um aterrado entre Santos e Cubatão, de forma a permitir a futura chegada a Santos das tropas de transporte de produtos exportáveis, vindas de serra acima (7;XXIX; 112). Essa obra somente estaria terminada em 1827. A partir daí tanto o trânsito de viajantes como o transporte de mercadorias, que até então, entre Santos e Cubatão era feito por água, passou a ser realizado em lombo de animal, reduzindo as atividades que ocorriam no pôrto de Santa Cruz, como se denominava, primitivamente, o pequeno núcleo do sopé da Serra do Mar.

A Estrada da Maioridade e a do Vergueiro. — Um novo traçado na Serra do Mar, de rampa mais suave, denominado "Estrada da Maioridade", da iniciativa do brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, foi aberto ao tráfego em 1841. Por êle subiu, em 1843, a primeira traquitana. Enquanto isso, o movimento de tropas entre São Paulo e Santos crescia, cada vez mais. Em pleno surto cafeeiro, no ano de 1850, já eram numerosas as tropas existentes na província paulista, que por todo o interior transportavam e distribuíam os produtos da lavoura. Nas mãos dos tropeiros estavam cêrca de 35 000 animais, e outros 35 000 em poder dos fazendeiros.

Em 1853, cêrca de 200 000 animais de carga circulavam, ou melhor, desciam a serra anualmente, enquanto que em 1858 foi registrado que, além das tropas, 200 carros transitaram entre a Capital e o pôrto santista. Entre 1862 e 1864, novos melhoramentos foram realizados no Caminho do Mar, pelo senador Vergueiro do qual proveiu a denominação de "Estrada do Vergueiro", até bem pouco tempo de uso corrente. Mas o ciclo das tropas estava a findar.



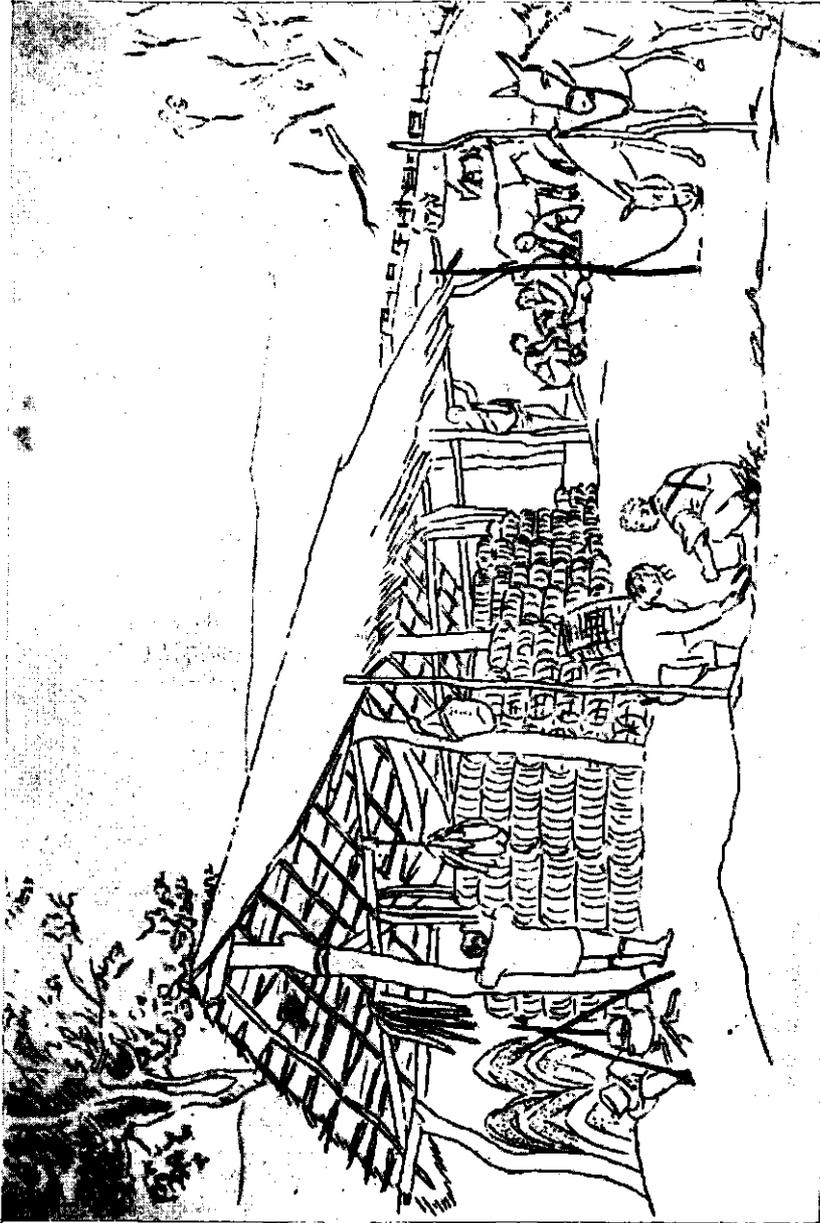
Na Serra do Mar, entre São Luís do Paraitinga e Ubatuba, ainda podem ser apreciados trechos remanescentes do calçamento ali executado no período áureo da produção cafeeira do Vale do Paraíba. 1956.



Mercado de Itapicirica da Serra. Grande parte do que ali se vendia, vinha da roça em lombo de burro. Outubro de 1949.

A ferrovia: ponto final. — A primeira estrada de ferro construída em São Paulo foi a atual Santos-Jundiaí. Organizada a companhia, em 1860 um decreto provincial aprovou seus estatutos. Rápida e processadamente se fizeram seus trabalhos de construção. As primeiras experiências de trânsito de locomotivas ocorreram em 1863, entre o Alto da Serra e Santos. Em 1867, passou a estrada a trafegar regularmente, ocasião em que o poder público, por sua vez, inaugurou a política de abandono das estradas de rodagem, nos percursos paralelos às ferrovias, política que perduraria até 1921, início do ciclo rodoviário em São Paulo. Impossibilitadas de concorrer com a estrada de ferro, mórmente num percurso de tal natureza, as tropas capitularam.

Uma viagem em diligência. — Do que era em 1865, quando estalou a guerra com o Paraguai, a viagem entre Santos e São Paulo, pela estrada de rodagem, o VISCONDE DE TAUNAY deixou interessante relato em suas memórias. Embarcou em Santos em um pequeno barco a vapor, que o levou à base da Serra do Mar, ao Cubatão, onde chegou depois de duas horas e meia de viagem. Aí encontrou as diligências destinadas à comissão de engenheiros de que fazia parte. Alguns tinham dado preferência aos vagões de lastro, que trafegavam pelo trecho aterrado, que a estrada de ferro utilizou para leito de sua linha, entre Santos e Cubatão. “Começou a ascensão da Serra, e desde as primeiras voltas da estrada, não muito má, que esplendor de paisagem fomos descortinando por tarde fresca, belíssima, em atmosfera de maior pureza!...” E a viagem prosseguiu. “Os meus companheiros, porém, de temperamento pouco artístico capitulavam de desfrutáveis os meus arroubos e passavam o tempo a queixar-se da dureza das molas das diligências, do mau estado do caminho e a consultar, impacientados e impacientes, a cada instante o relógio”. Alcançaram o alto, afinal, depois de duras penas. “A noite já vinha cerrada e ainda não completáramos a penosa ascensão, embora por vêzes descêssemos todos dos carros, puxados por três parelhas de valentes mulas, no meio dos contínuos — hum! hum! hum! — com que as excitavam os cocheiros alemães, nada avaros das sibilantes e vigorosas chicotadas”. Por fim... “Era noite, quando o rodar desassombrado dos carros nos indicou que terminara a subida. Às nove horas chegávamos a São Paulo, indo alójá-los no Hotel de França”, etc. (8; 137).



Rancho de tropeiros na região de São Paulo-Jundiá-Pôrto Feliz. (Desenho de Hercules Florence, "Viagem Fluvial", 1825.

IV

TROPEIROS E VIAJANTES

O tropeiro. — “Com razão se considera o paulista como o mais forte, saudável e enérgico habitante do Brasil. O vigor muscular com que amansam cavalos bravios e o gado selvagem por meio de laço é tão maravilhoso, como a facilidade com que suportam contínuos trabalhos e canseiras, fome e sede, frio e calor, intempéries e privações de toda a sorte”. São palavras de MARTIUS (1817). Dessa matéria é que era feito o tropeiro, o arrieiro, o almo-creve, que todos eram uma mesma e única coisa (9; I; 206).

Quando KIDDER viajou de Santos para São Paulo (1837), chamou-lhe a atenção os homens que o acompanhavam, os dois tropeiros que conduziam a tropa. Não iam montados. Preferiam viajar a pé, a fim de melhor atender à carga e aos animais. “O chefe era um homem alto, de porte atlético, aparentando cerca de trinta anos de idade. Suas feições eram rudes e o enorme bigode, que usava, tornava o seu falar quase incompreensível. Levava as mangas arregaçadas, os pés descalços e as pernas nuas até os joelhos. Logo que partimos arrancou a camisa, pondo à mostra a pele amarelo-bronzeada. Seu companheiro, que parecia irmão mais moço, não era tão desenvolvido, mas externava o mesmo temperamento. Estava melhor vestido e andava com os ombros inclinados para a frente. Seus cabelos negros eram longos e caíam em anéis sobre o pescoço. Os olhos eram escuros e faiscantes e a compleição não se afastava muito da do índio norte americano” (10; 168). Deveria tratar-se, provavelmente, de um *tropeiro*, no sentido de responsável geral, e um *camarada*. Porque dois tropeiros em uma pequena tropa, seriam, sem dúvida, demasiado. Mas KIDDER prossegue. “Esses indivíduos eram verdadeiros protótipos dos tropeiros paulistas, que, como classe, diferem muito dos seus colegas mineiros que visitam o Rio de Janeiro. Tem uma certa rudeza no olhar que, combinada com a inteligência e, às vezes, benignidade, de que são dotados, empresta ao seu aspecto uma expressão peculiar” (10; 169). Rudes, mas sérios. Depõe KIDDER ainda: “Um cavalleiro que por muitos anos se tinha servido exclusivamente de tropeiros, para o transporte de suas mercadorias, informou-nos de que raramente, ou talvez nunca, tinha tido conhecimento de que determinada encomenda não tivesse chegado ao seu destino” (10; 168).

Ajustes de pagamento. — Em Mogí-Mirim, situada sobre a rota das tropas de Goiás e Mato-Grosso, existia gente habilitada no manejo das mulas de carga, para ser contratada, segundo o tes-



Recém-chegado de viagem, o tropeiro vai desaguando a burrada, enquanto não chega a hora certa de distribuir a ração costumeira. Sítio do Guandu, mun. de Cunha, 1945.

temunho de SAINT-HILAIRE (1819). “O *arrieiro*, ou *arreador*, como se diz geralmente, é pago à razão dos animais de carga que lhe serão confiados para conduzir e tratar”. Animais de carga: burros e bêstas. Para ir de São Paulo a Vila Boa, paga-se a um *tocador*, de 20\$000 a 30\$000, e alimento, para si e para seu cavalo, apenas na ida. Na volta, o camarada comia por conta própria e ficava também a seu cargo a alimentação do animal. Era uma viagem que durava, entre ida e volta, quatro meses. Havia, entretanto, uma vantagem a mais, para o *tocador*, ou *camarada*. É que cada um deles podia levar um animal carregado de mercadorias, para serem vendidas em seu próprio benefício. Animal e mercadorias eram adquiridos com dinheiro adiantado pelo patrão, para ser reembolsado na volta, com os lucros verificados (6; 143-144).

Arreamento. — O geral dos paulistas e os peões, estes especialmente, usavam uma sela pequena, de madeira, chata, nem sempre forrada de couro, chamada simplesmente *selim*. Os estribos tão acanhados que neles somente cabia o dedo grande do pé (9; I; 225). Na província do Rio de Janeiro, o homem do povo preferia a *sela* alemã ou espanhola, que era presa por uma larga correia no peito do animal. Usavam ainda, ao contrário do que se viu acima, largos estribos de madeira ou de metal, com trabalhos de ornamentação na parte inferior. Sob a sela ia um espesso manto de côr. Fivelas e partes metálicas, tôdas de prata. Isso tudo, naquele tempo, já era considerado como hábito antigo, e raramente visto nos arredores da capital do País, sendo, porém, muito comum no interior. As pessoas categorizadas faziam arrear os seus cavalos à moda alemã, com freio simples, somente, sem bridão. Os arreios eram do tipo do selim inglês, com rabicho, usando ainda sobre o arreio uma manta de linho branco ou um pelego feito de pele de carneiro, para maior conforto do cavaleiro (11; 71).

Em São Paulo, usavam-se esporas que se adaptavam, com relativa perfeição, aos pés descalços (9; 225). Já no Rio de Janeiro, o costume era outro. Os moradores do interior usavam esporas grandes e pesadas, de prata ou cobre, com rosetas bastante grandes (11; 71). As indústrias de arreios e todo o complemento necessário floresciam em Jundiá, Sorocaba e Lorena.

Facão de tropeiro. — O facão que KIDDER viu na cintura do tropeiro, pelo lado de trás, prestava, ao condutor de tropas, inalienáveis serviços. “Essa faca de ponta, talvez seja para êle de maior utilidade ainda que para o marinheiro. Serve para cortar madeira, consertar arreios, cortar carne, e, em caso de necessidade, se defenderem ou então assaltarem”. O que KIDDER deve ter

querido dizer é agredirem. Assalto traz a idéia de roubo, e não foi, de forma alguma atribuída essa prática a tropeiro algum quando KIDDER esboçou o seu retrato moral. É uma agressão, às vezes, é pura antecipação de defesa. Continua a referência àquela peça, de utilidade múltipla. "A lâmina tem uma curva tôda especial, e, para ser boa, precisa ter resistênciã suficiente para cortar um bom pedaço de cobre sem quebrar nem entortar. Sendo a faca a sua companheira inseparável, tem esta freqüentemente o cabo de prata e às vezes a bainha do mesmo metal, conquanto em geral seja usada nua" (10; 169).

O traje. — A roupa do peão "consistia em um gibão curto, pernas justas e um chapéu em forma de prato, prêso ao pescoço com uma correia, tudo de couro pardo de veado ou capivara, e êste vestuário protege-o muito eficazmente contra as cêrcas de espinheiros, que tem de atravessar na perseguição aos animais". Um verdadeiro símile dos vaqueiros nordestinos da atualidade. Êstes *peões*, auxiliares dos tropeiros ou lidadores de gado, se contrapunham ao comum dos *roceiros* nas viagens que êstes realizavam pela maneira ordinária da época, isto é, a cavalo. MARTIUS surpreendeu-os em caminho. "O traje dêsses roceiros é inteiramente adequado às condições do local: chapéu de feltro côr de cinza, com abas muito largas, que servem, igualmente, para proteger contra o sol e contra a chuva; um ponche azul comprido, muito vasto, tendo no meio uma abertura por ondê passa a cabeça; calças e paletó de tecido escuro de algodão; botas altas, não engraxadas, seguras embaixo do joelho por uma correia e fivela; facão comprido, com cabo prateado, que, como arma defensiva e ofensiva, êle mete no cinturão, ou no cano de bota, e, igualmente, tem tanta serventia à mesa como para outros misteres. Tais são as características dos paulistas em viagem. As mulheres usavam vestidos de pano, largos e compridos, e chapéus desabados" (9; 189).

O cavalo. — O uso dos cavalos nas Bandeiras era, até pouco tempo, ignorado. Através de um relatório feito por um dos participantes da Bandeira que penetrou os sertões de Goiás e foi parar em Belém do Pará, chefiada pelo capitão Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, tem-se notícia, pela primeira vez, do emprêgo de animais, "para a condução da carga e necessário". Para isso levaram, os sertanistas, uma tropa de 39 cavalos. Essa Bandeira partiu de São Paulo a 3 de julho de 1722 (12; 121).

O cavalo deve ter sido muito usado como animal de carga, nos primeiros tempos da mineração, até que as tropas muladeiras, vindas do Sul, por terra, alcançassem as longínquas regiões das Gerais, do

Cuiabá e de Goiás. Os burros e as hêstas os substituíram com vantagem nos longos percursos e, provàvelmente, passaram êles a ser usados pelos roceiros, em especial, nas suas caminhadas, dentro ou pelas vizinhanças de suas propriedades, ou em curtas viagens. Possivelmente, serviram de montaria de camaradas, tocadores ou mesmo tropeiros. Desempenhou, também, o papel de madrinha de tropa, concorrendo, nesse terreno, com as éguas, maninhas ou criadeiras. De como eram êles, bem mais recentemente, em 1817, MARTIUS deixou uma informação. "Os cavalos bravos são comumente castanhos, raríssimos brancos ou malhados, e revelam em geral, pela cabeça relativamente pequena e grossa e estatura mediana, a sua origem extra-européia" (9; I; 256).

Em viagem a cavalo. — Homens e mulheres viajavam sempre montados, em cavalos ou mulas, amiúde o marido carregando a mulher na garupa (9; I; 189). Provàvelmente, mais medo do que perigo, andavam armados os que se aventuravam pelas estradas e caminhos. "Quando se sai em viagem, usam-se duas pistolas na frente da sela, em lugares apropriados. Na garupa vão dois alforjes, para roupas e outros pertences, e, por vêzes, ainda uma mala pequena, de que os brasileiros não gostam, deixando-a sempre para a cavalgadura do criado. A capa, fechada inteiramente, tem apenas um buraco para enfiar-se a cabeça, e dois lateralmente para os braços; chamam-na *ponche* e cai em frente sôbre a sela" (11; 71).

V

TROPAS DE TRANSPORTES

Caminhos do sertão. — O pequeno povoado que era a vila de Jundiá, em 1817, representava destacado papel no comércio com o sertão. Ali eram organizadas às tropas que faziam o transporte de mercadorias para Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás. Numerosas as grandes manadas de animais, existentes naquele centro principal de tropas e tropeiros. Dali partiam em viagens grandes caravanas, que se demoravam fora muitos e muitos meses. De Jundiá a Vila Boa de Goiás consumiam-se trinta dias ininterruptos de viagem, e dois meses para Cuiabá. As tropas que faziam o comércio com São Paulo e o pôrto de Santos, levavam farinha, milho e açúcar, trazendo de volta sal, ferro e manufaturas européias. Todo o necessário para o equipamento das tropas era ali produzido: cangalhas, selas, ferraduras, etc. E foi o incessante movimentar das grandes tropas que tinham ali sua base de operações que permitiu

se atribuisse a Jundiáí foros de pôrto sêco (9; I; 271). Disse-o MARTIUS.

Organização das tropas. — Um viajante que por Jundiáí passou no ano seguinte, isto é, em 1818, achou que a vila era pouco povoada, fato que atribuía à saída de seus moradores como *camaradas* e *arrieiros* das muitas tropas que naquele local se abasteciam para seguir viagem rumo ao sertão distante. Nessas atividades, eram empregadas, anualmente, cêrca de 800 a 1 000 bêstas. Em 1823 seria o triplo o número de animais empregados nos transportes (13; 47). É o depoimento de ALINCOURT.

Mais um ano passado (1819), era o capitão-mór de Jundiáí o maior organizador local de tropas, graças à fazenda que ali possuía. Comprava anualmente em Sorocaba, na *estação das viagens*, cêrca de mil mulas ou mais. Vendia-as aos *tropeiros*, ou chefes de tropas, e a êstes ainda fornecia as provisões necessárias e arranjava-lhes *camaradas*. Em sua fazenda, cada tropa dispunha de um espaço adequados para os seus preparativos de viagem: pasto, *rancho* separado, paus para prender os animais, dispostos em quadrados, à volta do abrigo. No *rancho* depositavam-se as mercadorias que deveriam ser transportadas. Mesmo ali eram preparadas as cargas, ferrados os animais, e carregados quando se apresentava o momento da partida para as grandes caminhadas. Segundo SAINT-HILAIRE, a êstes ranchos e pastagens, a tais conjuntos, enfim, davam o nome de *invernadas* (6; 155).

Constituição das tropas. — As *tropas* que desciam de São Paulo para o Cubatão, em 1825, iam carregadas de toucinho, açúcar bruto e aguardente. Compunham-se, de um modo geral, de 40 a 80 animais, sob a responsabilidade de um tropeiro, que contava com a ajuda de um camarada para cada lote de oito animais (14; 36). Eram mesmo pouco numerosos os animais de cada lote, em confronto com épocas mais recentes, pois, segundo parece, ou melhor, sem dúvida, em certas regiões, as tropas na atualidade viajam em lotes de 12 animais, compondo-se elas de um total de 48 animais, ou sejam, de 4 lotes. Não seria excessivo admitir a ocorrência de tal fato em virtude de serem hoje melhores os caminhos que os de antanho. E não isso apenas. Além dos melhores caminhos facilitarem o trânsito, o pequeno número de tropas hoje existente não cria problemas como os de freqüentes encontros no caminho, ranchos e pousos sempre abarrotados de homens e animais, etc.

Em meados do século passado, exatamente em 1850, um depoimento assinala que as tropas eram divididas em grupos de 7 bêstas, cada qual com o seu condutor. O número de lotes era variável,

estando em seu total sob a responsabilidade de um *tropeiro*. Uma tropa com seis ou sete lotes já podia ser tida como de tamanho considerável. Com menos, era pequena. Os camaradas, que eram escravos, marchavam, cada um, atrás do lote que lhe cabia vigiar. Às vezes estavam munidos de pedaços de pau, de cerca de três palmos de comprido, com os quais castigavam os animais que se detinham para pastar, durante a marcha, atirando-os sobre eles, com grande habilidade (11; 72).

Ajuste com os tropeiros. — Quando os lavradores não dispunham de *tropas* de sua propriedade, para transportar seus produtos, tinham que se entender com os *arrieiros*, ou *tropeiros*, com aquele objetivo. Em Campinas, por exemplo, em 1819, para transportar uma arroba de açúcar (14, 74 kg) até o pôrto de Santos, os *tropeiros* cobravam de \$340 a \$400. No trajeto entre aquelas duas cidades consumiam 12 dias de viagem. Cada animal carregava oito arrobas, repartidas em duas partes iguais, ensacadas, cada uma num jacá de taquara, de forma retangular e chata (6; 150). Para transportar a bagagem do consul Langsdorf, entre Santos, ou melhor, entre Cubatão e Jundiaí, em 1825, no início daquela memorável viagem aos sertões, foram alugadas 63 bēstas, pelo preço de 118\$000, sendo que cada animal deveria transportar sete arrobas e meia. Eram 472 arrobas a serem levadas através um percurso de 19 léguas puxadas (14; 38).

Aprestos para a partida. — Quem despertasse bem cedo, em Cubatão do começo do século passado (1807), poderia assistir, como MAWE, a cena de aprēsto das tropas, na iminēncia de partirem serra acima, cujo número de animais ultrapassaria uma centena. Arrear e carregar, não se tornava difícil em face da mansidão e docilidade dos animais, já de sobejo acostumados àquelas tarefas penosíssimas que deveriam cumprir. Almocreves e negros escravos, por sua vez, eram de extrema habilidade e destreza, em arrumar arreios e cargas, a porto de deixarem surpresos os que assistiam ao espetáculo (15; 73-74). E deveria ser assim mesmo. Existem outros depoimentos. O trabalho de carregar e descarregar uma mula não pode ser feito por uma única pessoa, exigindo sempre duas, porque ambas as cargas devem ser suspēndidas ao mesmo tempo, nos dois lados do animal. Caso contrário, êste não se manteria em pé, se antes disso não tivesse a cangalha tombado do seu lombo. Eis a razão pela qual uma *tropa*, mesmo pequeníssima, de três ou quatro animais, uma tropinha de viajante com as suas bagagens, exige sempre a presença de dois camaradas (11; 72). Tudo isso em tērmos, naturalmente.

Cangalha. — “O animal de carga não leva bridão, mas apenas cabresto”. É o que diz um depoimento de 1850. “Carrega no lombo uma cangalha alta, cuidadosamente forrada de palha, sob a qual se põe ainda uma cobertura de vime envolvida em tiras de linho. Esta cobertura fica em contacto direto com o pêlo do animal. Na cangalha forrada de couro de vaca, há duas saliências, feitas de madeira, protegidas também por couro, nas quais se suspendem os fardos. Uma forte correia, que prende tudo, passa pela barriga do animal” (11; 72). Deve-se a BURMEISTER essa descrição.

Uma tropa de milho. — Nas áreas mais apegadas ao passado, salutarmente tradicionais, como a região do Vale do Paraíba, assim chamada, onde ainda é possível dar de encontro, numa volta do caminho, inesperadamente, com uma *tropa* equipada e carregada à moda de dantes, e sentir a sempre grata emoção de uma momentânea volta ao passado, pode-se ter noção da capacidade de transporte daquele antigo meio de condução de mercadorias. Uma *carga* composta exclusivamente de milho, debulhado ou em casca. De milho debulhado, uma quarta são 12 litros, e quatro quartas, ou 48 litros, um alqueire. Esse alqueire de milho debulhado equivale a um jacá de milho em casca, ou em espiga, com palha. Esse jacá de milho em espiga é justamente meia carga de um burro, eis que são dois os jacás que o animal carrega no lombo. Assim, esse *cargueiro*, ou animal de carga, tem capacidade para transportar dois alqueires de milho em espiga, ou sejam, 96 litros, depois de debulhado. Como o uso na região é de considerar um *lote* como formado de 12 animais de carga, e uma *tropa* de quatro lotes, totalizando 48 animais, segue-se que a capacidade de transporte de uma tropa, hoje em dia, na área referida, é de 4 600 litros de milho depois de debulhado, aproximadamente, ou na medida usada no Oeste paulista, pouco menos que 5 carros de milho. Carros de bois, não dos muito grandes; tais como os usados na região, até alguns anos passados.

Tropas em viagem. — Tudo muito bem preparado, punham-se as tropas a caminho de seus destinos. O mais intenso era o movimento de animais entre o Alto da Serra e São Paulo, em 1837. “As tropas com que freqüentemente cruzávamos nesse caminho — diz um viajante — ofereciam aspecto interessante. Eram compostas de 100 a 300 mulas cada uma e levavam número suficiente de homens para lidar com os cargueiros e guardá-los. Os burros geralmente levam uma cangalha com dois jacás perfeitamente balanceados, contendo sacos de açúcar ou outra carga qualquer. Um animal é amestrado para conduzir os demais. Esse, que é escolhido pela sua

prática e conhecimento dos caminhos, além de outras qualidades, leva em geral um penacho na cabeça, fantasiosamente ornamentado de conchas marinhas, fitas e penas de pavão. Leva ainda um cinerros pendurado ao pescoço e caminha sempre à frente dos outros. O tropeiro chefe vai sempre muito bem montado e leva um laço preso à cinta, pronto para ser arremeçado contra qualquer animal que desgarrar" (10; 181-182).

As tropas viajavam, principalmente, pela manhã. Por volta de meio-dia alcançavam o lugar de pouso, onde passavam o restante da tarde, em descanso. Aliviada a carga, recebiam os animais uma ração de milho e a seguir eram soltos no pasto, ou nos arredores, simplesmente. Na manhã seguinte, antes de deixarem o local do pernoite, recebiam outra ração de milho. E partiam carregados, novamente (11; 71).

Ainda sobre a tropa em viagem há outro depoimento, de meados do século passado (1850). O tropeiro, em geral, viajava a cavalo, para melhor dominar o conjunto em marcha. Seu cavalo, com quem os animais estavam amadrinhados, indicava o caminho a seguir, acompanhado pela tropa toda. Perdido de vista, seu desaparecimento era acusado pelo zurrar das mulas. As tropas maiores eram guiadas por uma *madrinha*, mula também, que representava esse papel de guia. Levava ela na testa um enfeite de penas e guisos, ou uma sineta pendurada no pescoço, cujo som atraía o total da tropa. Essa mula jamais deixaria que qualquer dos cargueiros passasse à sua frente, por maiores esforços que tivesse de fazer. Mesmo quando solta no campo, ou na internada, a *madrinha*, como já era então denominada, comumente, estava acompanhada dos demais componentes do seu grupo de animais de trabalho (11; 72).

Ranchos e pousadas. — Um sem número de pousos e ranchos de tropeiros bordavam as margens das vias de comunicações. Mais ou menos separados uns dos outros, situavam-se, quase sempre, em distância de meia jornada; às vezes bem perto, outras em compasso até de uma jornada comum. Algumas vezes simples cobertas de sapé, sobre poucos esteios, totalmente em aberto, sem outra proteção lateral que os montes de cangalhas e cargas poderiam propiciar, podiam também ser encontrados em condições bem diferentes. Eram ranchos fechados por paredes laterais e, muitas vezes, divididos internamente, os quais podiam oferecer, tanto ao simples camarada, como ao viajante mais qualificado, um desconforto bem menor que aquele encontrado nos abrigos do primeiro tipo. Em outras circunstâncias, aparecia ainda, ao lado do rancho pior ou melhor, uma casa de pouso, uma quase estalagem, onde o viajante ou o tropeiro podia desfrutar de melhor acomodação para o per-

noite e, bem assim, de um reabastecimento em gêneros essenciais, para a caminhada seguinte ou para as jornadas futuras, que se prenunciavam mais difíceis, por cruzarem regiões mais pobres e despovoadas. Ao acaso, referências sobre alguns deles, em seus vários padrões, podem ser encontradas nos depoimentos dos viajantes de então.

No caminho do sertão, no Juquerí-Mirim, antes de Jundiá (1818), "entra-se em um sítio chamado o Felix, onde há um pouso reiuvo", cujo nome, segundo o próprio intinerante, tinha sido "posto pelos arrieiros ou tropeiros, por ser construído a custa do Estado". Mais adiante D'ALINCOURT, de quem foram tomadas essas informações, entre Jundiá e Campinas, menciona um dos tipos mais precários, desses indispensáveis pontos de apoio para os caminhantes. Na passagem do Rio Capivari, dizia, "há um pouso ou rancho (assim chamam a uns telheiros levantados em certas paragens, em que abrigam as cargas das tropas)", etc. (13; 46 e 49).

Viajando pela província fluminense, BURMEISTER (1850) deixou um registro pelo qual é possível assinalar a similitude daqueles locais, por ampla área geográfica e através o correr dos anos. "Esses lugares de pernoite costumam-se encontrar nas proximidades de uma aldeia ou junto de uma venda onde se possam adquirir alimento. Um grande telheiro sobre quatro colunas e que se denomina *rancho*, serve para abrigar as mercadorias e os tropeiros também, quando não há acomodações na casa do vendeiro. Paga-se por animal, ou antes, por carregamento uma taxa fixa" (11; 72).

Mas para a rija fibra do tropeiro não havia dificuldade maior, ao procurar o seu pouso. Muitas vezes, por razões determinadas, chegavam mesmo a desprezá-lo. "É freqüente acamparem no relento, à procura de melhores pastagens para as alimárias. Empilham então em linha, no chão, os jacás de açúcar, café ou qualquer outra carga, cobrem-nos com couro e cavam um sulco em volta da pilha para evitar que seja danificada por algum aguaceiro repentino". Conforme KIDDER, em 1837 (10; 178).

De meados do século XIX, pertence a BURMEISTER o relato do estabelecimento do pouso em abarracamento. "Num lugar êrmo e livre, logo em frente, onde havia várias estacas de oito pés de altura plantadas no chão, encontrei outra venda, cujo pátio, fechado e com grandes porteiras, era atravessado pelo nosso caminho. Ao perguntar o que significava aquilo, responderam tratar-se de um *rancho*. Nas regiões de leste da província do Rio de Janeiro não existem abrigos cobertos para as tropas; assim, cada um leva a sua barraca, que os tropeiros armam junto aos ranchos a fim de proteger as mercadorias contra as intempéries e mesmo servir-lhes de abrigo para dormirem. Durante a faina de carregar, os animais são

prêsos às estacas, que, em geral, não são removidas para que possam prestar serviços aos que mais tarde por ali passarem" (11; 86). Muito provavelmente, o autor, ao mencionar que as barracas eram armadas "junto aos ranchos", quis significar "o lugar de pouso", eis que êle próprio disse, logo antes, que era um "lugar êrmo e livre". Rancho, aqui é o lugar de pernoite, e não a construção.

O mesmo personagem assistiu à costumeira atividade do tropeiro e seus camaradas, na preparação do pouso noturno, pelo sistema de abarracamento, e admitiu-se da extrema rapidez e perfeição com que o faziam. "Debaixo da barraca, que não toca o chão, enfileiram-se as cangalhas uma enfiada na outra, ficando noutra fila as mercadorias, com suas bandeirinhas de côr azul, vermelha ou verde, que servem para indicar os respectivos conjuntos. Entre cada fila, deixam um espaço de dois a três pés, onde dormem os tropeiros e escravos, dos quais um sempre fica de vigia. Em frente à barraca fincam três estacas para a panela de comida. Noutra lugar via-se um prêto sentado, com um malho na frente, consertando ferraduras e batendo pregos para os consertos que eventualmente se tornassem necessários. Mais adiante, alguns prêtos lidavam com arreios e cobertores. Em redor de tudo isso estavam os animais prêsos, dois ou três em cada estaca, com seus embornais pendurados no pescoço, mastigando compassadamente, como um moinho de trigo. Uma vez satisfeitos, homens e animais, as bêstas são soltas e vão-se mato a dentro com tôdas as mostras de alegria, depois de terem-se espojado, na grama ou na areia, com visível satisfação" (11; 86).

Pousos no Caminho do Mar. — Alguns *ranchos e pousadas* existiam no caminho de Santos a São Paulo. Em 1825, HÉRCULES FLORENCE pousou, vindo do litoral, a uma légua de São Paulo, na casa de "um pobre homem", que abrigou a êle e a seus companheiros, de uma tempestade, ocorrida na ocasião (14; 40). Evidentemente que êsse não era um pouso, no sentido tropeiro da palavra, mas, em uma emergência, era possível socorrerem-se os viajantes dos modestos casebres que, mesmo de longe em longe, balisavam a antiga rota do Padre José.

Quando MAWE veio a São Paulo, em 1807, no caminho, coisa de cinco léguas antes de alcançar a Capital, tomou refeição numa hospedaria que achou razoavelmente boa (15; 73). Deu êle, também, interessante informe sôbre outra pousada nas proximidades da cidade. "São Paulo, embora em lugar elevado, não é visível, nesta direção, a grande distância. Em sua vizinhança imediata o rio corre paralelamente à estrada, que às vêzes inunda e cobre de areia; à nossa esquerda, vimos grande estalagem ou hospedaria, onde são

descarregadas as mulas e onde os viajantes, comumente, passam a noite. Consiste num grande telheiro, sustentado por colunas de madeira, com divisões especiais, para receber as cargas ou fardos das mulas, ocupando o viajante tantos quantos o exigirem as cargas; existe um terreno com 100 jardas de circunferência, onde estão fincadas pequenas estacas, distantes umas das outras dez a vinte passos, que servem para amarrar as rédeas das mulas, enquanto são alimentadas, encilhadas e carregadas. Estas estalagens são muito comuns em todos os pontos do Brasil" (15; 74).

Quando KIDDER fêz o mesmo trajeto, em 1837, parou no rancho existente no Rio Pequeno. "O rancho comum nada mais é que uma coberta, ou antes um teto de sapé, sustentado por moirões, tendo inteiramente em aberto o espaço que lhe fica por baixo. É propositalmente construído para abrigar os viajantes e suas dimensões dependem da liberalidade dos habitantes do lugar. Às vêzes êsses rústicos abrigos medem de 60 a 100 pés de comprimento, sendo a largura proporcional. De raro em raro encontram-se ranchos fechados. Os viajantes que chegam primeiro escolhem a melhor acomodação. Descarregam as mulas e empilham a carga e os arféios, às vêzes em forma de quadrado dentro do qual deitam para repousar sôbre peles estendidas no chão ou em redes. Durante a noite soltam os animais no pasto, e, levando cada tropa o seu trem de cozinha, tem os tropeiros tempo suficiente para preparar a refeição enquanto os animais descansam" (10; 177-178).

Em 1852, segundo uma mensagem do presidente da província de São Paulo, eram os seguintes os ranchos para tropas, existentes no Caminho do Mar. No Rio Grande, ou Jurubatuba, existia um rancho com paredes de taipas provàvelmente taipa de pilão, e bom madeiramento. Mais adiante, no Rio das Pedras, próximo ao Alto da Serra, encontrava-se outro rancho, com paredes de alvenaria e madeiramento estragado, exigindo pronto reparo. No trajeto da Serra do Mar, pelo traçado chamado da Maioridade, aberto ao trânsito das tropas onze anos antes (1841), estavam três ranchos, cobertos de telhas e com "paredes de mão", quer dizer, pau a pique barrado, com esteios de madeira lavrada, todos em mau estado de conservação. O sexto rancho encontrava-se no Cubatão. Era o maior de todos, exceção feita do de Santos, com paredes de alvenaria e madeiramento muito bom. Um excelente rancho. Junto ao Rio Casqueiro, na baixada santista, estava outro rancho, em mau estado. Por último o de Santos, de todos o melhor, pelo tamanho e pela construção. Tão bem cuidado era que existia nele um zelador, incumbido, principalmente, de combater os formigueiros que se formavam nos seus alicerces. Foi o que disse o presidente... (16; 27).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 — ALFREDO ELLIS JUNIOR, *O ciclo do mar*, in "Revista de História", n.º 1, janeiro-março de 1950, São Paulo.
- 2 — MYRIAM ELLIS AUSTREGÉSILO, *Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*, in "Revista de História", n.º 4, outubro-dezembro de 1950, São Paulo.
- 3 — FRANCISCO DE ASSIS CARVALHO FRANCO, *Dicionário de sertanistas e bandeirantes do Brasil — Séculos XVI, XVII e XVIII*, edição da Comissão do 4.º Centenário da Cidade de São Paulo, São Paulo, 1954.
- 4 — ROBERTO C. SIMONSEN, *História Econômica do Brasil, 1500-1820*, 2 tomos, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1937.
- 5 — ALUÍSIO DE ALMEIDA, *História de Sorocaba*, 3 volumes, Sorocaba, 1951.
- 6 — AUGUSTE DE SAINT-HILAIRE, *Viagem à província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai*, Livraria Martins Editora, 2.ª edição, São Paulo, s. d. (1940).
- 7 — DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, Seção do Arquivo Histórico, *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*, 83 volumes, 1895 a 1956.
- 8 — VISCONDE DE TAUNAY, *Memórias*, Instituto Progresso Editorial, São Paulo, 1948.
- 9 — J. B. VON SPIX e C. F. P. VON MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, 4 volumes, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1938.
- 10 — DANIEL P. KIDDER, *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil, Rio de Janeiro e província de São Paulo*, Editora Livraria Martins, São Paulo, s. d. (1940).
- 11 — HERMANN BURMEISTER, *Viagem ao Brasil. Através das províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais. 1850-52*. Livraria Martins Editora, São Paulo, s. d.
- 12 — AFONSO DE E. TAUNAY, *Relatos sertanistas*, Livraria Martins Editora, São Paulo, s. d. (1954).
- 13 — LUIZ D'ALINCOURT, *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*, Editora Martins S. A., São Paulo, s. d. (1954).
- 14 — HÉRCULES FLORENCE, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas — 1825 a 1829*, tradução do Visconde de Taunay, 2.ª edição, Edições Melhoramentos, São Paulo, s. d. (1948).
- 15 — JOHN MAWE, *Viagens ao interior do Brasil*, Editora Zélio Valverde, Rio de Janeiro, 1944.
- 16 — *Mensagem à Assembléia Legislativa Provincial*, em 1.º de maio de 1852, pelo presidente da província, dr. JOSÉ THOMAZ NABUCO D'ARAUJO; Anexo, pg. 27.