

# GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES NO BRASIL

Moacir M. F. Silva

Consultor Técnico do Conselho Nacional de Geografia  
Secção XXXVI — “Geografia dos Transportes”

## III — INTERIORIZAÇÃO

*O desbravamento dos sertões. — Fixação do povoamento no “interior”. — A “Geografia das bandeiras”. A “Carta Geral” de Taunay. — Entradas e Bandeiras. Classificações esquemáticas. Basílio de Magalhães. Capistrano de Abreu. Gentil de Assis Moura. — O cavalo e o “cargueiro”, nas bandeiras. — Das trilhas dos índios se originaram as veredas de penetração dos bandeirantes. Dêstes caminhos provieram as rodagens coloniais e destas as estradas de ferro. — Bandeiras povoadoras. — Sertanistas baianos. Caminhos da Baía para o Maranhão, Minas e S. Paulo. — Internação e devassamento da Amazônia. — O paulista, o criador e o jesuíta. — As três “Histórias”. — O sertanejo, o matuto e o gaúcho*

Os portugueses descobriram apenas o litoral do Brasil e realizaram somente ligeira penetração em seu território, mas, logo em seguida, “o encanto do primeiro encontro com a terra desconhecida desaparecia aos poucos para ser substituído por uma dura realidade em que o colono se via abafado pela mata virgem, picado por insetos, envenenado por ofídios, exposto às feras, ameaçado pelos índios, indefeso contra os piratas”. (Paulo Prado, “Retrato do Brasil”, Rio, 1931).

Daí provém, talvez, o conceito de Frei Vicente do Salvador, relativo aos “Portugueses, que sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos”.

Por isso, o desbravamento dos sertões brasileiros foi, indiscutivelmente, obra dos nacionais, mestiços, mamelucos, principalmente dos paulistas, mais do que empreendimento espontâneo dos colonizadores alienígenas.

A internação dêstes só se possibilitou, desde os primeiros séculos de formação da nacionalidade, à proporção que o cruzamento contínuo de portugueses e ameríndios ia constituindo “a matéria-prima da colonização”, no dizer de Basílio de Magalhães.

E assim, foram nacionais que penetraram o Amazonas, visto que as antigas expedições de Orelana e dos espanhóis do Perú, descendo o rio, não colonizaram a terra; nacionais os que disseminaram fazendas e gados pelas margens do *S. Francisco*, subindo-o; nacionais os que povoaram a bacia do *Paraná*, descendo o *Tieté*, o *Grande* e outros rios; e ainda, já em nossos dias, foram nacionais, cearenses, maranhenses e outros, que completaram a colonização pacífica da Amazônia.

A falta de mais expressivo termo com que possamos sintetizar os vários aspectos dêsse fenômeno social de completo devassamento do território e consequente formação de núcleos de povoamento adensado,

denominamo-lo *interiorização*. Conjunto das grandes penetrações demoradas, pelo *interior*, antes desconhecido; das longas travessias do sertão, em vários rumos, que a História estuda sob as denominações genéricas de *Entradas* e *Bandeiras*, distinguindo-as por características especiais.

Dessas remotas incursões é que provieram as primeiras notícias sobre a geografia do país, fornecendo elementos para sua incipiente cartografia colonial; os conhecimentos iniciais da flora e da fauna; das riquezas minerais, e, na ausência destas, ou, concomitantemente, a fixação do homem ao solo do *interior*, na vida agrícola e pastoril.

A *geografia das bandeiras* já foi escrita, em linhas gerais, por Eugênio de Castro (*"Geografia Linguística e Cultura Brasileira"*, Rio 1937). Nesse interessante estudo, recorda, de passagem, que o uso e a designação de *bandeiras* provieram do *"costume tupiniquim referido por Anchieta, de levantar-se uma bandeira em sinal de guerra"*.



Gentil de Assis Moura o confirma e amplia: “As bandeiras partiam levando como *símbolo de guerra* um *estandarte* e eram acompanhadas por *tambores, que rujavam na ocasião dos combates*”.

Afonso de E. Taunay, que tem dedicado grande parte de sua oporidade admirável ao estudo do bandeirismo paulista, organizou, em 1922, sôbre o mapa do Brasil na escala de 1: 5.500.000, o “*Ensaio de Carta Geral das Bandeiras Paulistas*” (séculos XVI — XVIII) trabalho gráfico valioso, que vem completar seus eruditos estudos a respeito, tão apreciados.

Curioso comparar-se a área de máxima expansão da Capitania de S. Paulo, segundo essa “*Carta*”, com a retroterra (interlândia tributária) do pôrto de Santos, segundo J. J. Silva Freire (“*Expansão Econômica de S. Paulo*” — Rio, 1914).

Divergem os historiadores no definir as *entradas* e as *bandeiras*.

Assim, o Pe. R. Galanti (*História do Brasil*, 1895) diz: “*Entradas*, porque era um verdadeiro *entrar* pela espessura das imensas matas do Brasil; *bandeiras*, porque os sertanejos, que se reuniam para essas



entradas, levavam um estandarte ou *bandeira*, como sinal de reunião, e distintivo das diversas companhias”.

Para João Ribeiro (*“História do Brasil”*, 1901): *“As Entradas”* eram expedições feitas pelo colono à cata de índios para escravizá-los ou ainda à busca de minas de metais e pedras preciosas, de que corriam sempre fantásticas notícias. E’ uma face inteiramente nova, diferente do movimento pastoril, ao qual precede”.

O eng. José Luiz Batista — (*“História das Entradas”* → *Determinação das áreas que exploraram*) — adota essa definição, completando-a: *“E’ indispensável acrescentar que as entradas, quando não eram ordenadas diretamente pelo govêrno, correndo tôdas as despesas por conta da fazenda nacional, eram pelo menos encorajadas, protegidas e animadas pelas autoridades locais. Tríplice era a vantagem que se conseguia com as incursões aos sertões: — aquisição de braços para a agricultura incipiente, com a escravização dos índios; esperança nunca esvaecida, de encontrar as grandes minas de ouro, prata e pedras preciosas; e afastamento, cada vez mais para o alto sertão, das tribus dos índios inimigos, aos quais se faziam perseguições tremendas”*.

Quanto às *bandeiras*, João Ribeiro não as define, descreve-as apenas, informando, entre o mais: *“As bandeiras organizadas para a exploração das terras tinham constituição especial, que só tornavam explicavel o gênio e a pertinácia dos aventureiros que as compunham”*.

*“Nessas bandeiras vemos figurar tôda a gente, homens de tôdas as qualificações, índios de tôdas as tribus, mulheres, padres e crianças e grande número de animais domésticos, cães, galinhas, carneiros, fora as bestas de carga. E’ uma cidade que viaja com os seus senhores e seus governados.*

*“No íntimo das terras marcham como si navegassem através dos mares, com a orientação da bússola e das noites consteladas.*

*“Nada as detém, nem os desfiladeiros e precipícios, nem a sêde ou a fome, nem as comoções da natureza ou as fadigas do espírito, nem a guerra ou as ciladas da terra desconhecida. No tempo do resgate ainda tinham um têrmo essas expedições, que era o dos primeiros rios navegáveis. Na época do ouro não conheceram mais limites, avassalaram o deserto, por centenares de leguas desde o Tieté a Santa Cruz de la Sierra, da Serra do mar atlântico até onde se avistam os perfís da cordilheira andina”*.

Basílio de Magalhães distingue as *entradas* pelo *“cunho oficial”* e as *bandeiras* pela sua *“espontaneidade”*, acentuando que nas *entradas* *“os roteiros foram geralmente fluviais, isto é, subiam das fozes atlânticas às cabeceiras, e desciam das nascentes no sertão às bocas dos rios no oceano, quer volvendo pela mesma corrente da partida, quer descrevendo um arco de círculo não extenso”*; ao passo que nas *bandeiras* *“as vias terrestres foram sempre o sulco dominante”*; observando ainda que *“somente de 1719 em diante é que o descobrimento dos “placers”*

auríferos de Goiaz e Mato Grosso e a ocupação definitiva dessas paragens se efetuam pelas “estradas que andam”, pelo *Tieté*, pelo *Paraná*, pelos afluentes dêste, e, palmilhando pequenos varadouros, pelo *Paraguai* e seus tributários”.

Alfredo Elis Junior esclarece também que a via fluvial “só foi utilizada, no período das “monções” setecentistas, em navegação permanente entre Piratininga e Mato Grosso. Mas essas “monções” nada mais teem que ver com o bandeirismo que havia já passado. E’ preciso não confundir, para que de uma confusão lamentável não resultem injustiças e inverdades. O esforço bandeirante foi muito maior do que o simples aproveitamento de vias fluviais”.

---

Basílio de Magalhães na sua obra “*Expansão Geográfica do Brasil Colonial*” (Memória premiada pelo Inst. Hist. Geog. Bras.), diz que aquele movimento assim se processou:

I — *Ciclo das Entradas ou Ciclo Oficial* da expansão geográfica — (1504 a 1696) —

Pequena expansão, oriunda do litoral e realizada quasi tôda dentro da linha de Tordesilas.

Estas entradas podem agrupar-se em *quatro ciclos regionais*: baiano — sergipano — cearense e espírito-santense.

II — *Ciclo das Bandeiras ou Ciclo Espontâneo* da expansão geográfica — (1526 — 1700) — Subdividido em:

a) — *Ciclo do ouro de lavagem*, —

que se opera numa faixa estreita da ourela atlântica, tendo seu *climax* no território do atual Estado do Paraná, na segunda metade do século XVII;

b) — *Ciclo da caça ao índio*, —

que principia com o assalto às tribus do *Paraíba* em 1562 e termina em 1695;

c) — *Grande Ciclo do Ouro*, —

isto é, do ouro de bêtea, do ouro de fundição, que reponta em 1693 e vai até o século XVIII.

III — *Os criadores de gado* —

Expansão espontânea, dentro da linha de Tordesilas, peculiar ao norte do país, e efetuada de 1590 a 1690, com o auxílio dos bandeirantes do sul, na segunda metade do século XVII.

IV — *Os Missionários Católicos* —

Ocupação do vale do *Amazonas*, realizada quasi tôda fora da linha de Tordesilas, no século XVII.

V — *Expansão geográfica no século XVIII* —

Compreendendo:

- a) — Conquista e povoamento de Mato Grosso;
- b) — Conquista e povoamento de Goiás;
- c) — Viagens pelo Rio *Madeira*  
Francisco de Melo Palheta (1722-1723)  
Manuel Félix de Lima (1742-1743);
- d) — Novos descobrimentos em Minas, Baía e Espírito Santo;
- e) — Nova expansão de S. Paulo para o Sul e para Oeste.

Paulo Prado (*op. cit.*) sintetiza: — “As entradas pioneiras ou de resgate, abrindo-se em leque das costas marítimas em diferentes diretrizes à procura dos sertões, formaram o grande processo de exploração e povoamento que é a própria história do país”.

“Será assim possível reunir e resumir a nossa expansão geográfica da maneira seguinte:

- a) — *bandeiras paulistas*, ligando o *Paraná* ao *Paraguai*, e pelo *Guaporé*, *Madeira*, *Tapajós* e *Tocantins* atingindo o *Amazonas* (o *Xingú*, pelas más condições de navegabilidade, nunca foi frequentado); *bandeiras paulistas*, ligando o *Paraíba* ao *São Francisco*, ao *Parnaíba* e *Itapicuru* até o *Piauí* e *Maranhão* por um lado; ligando o *São Francisco*, o *Doce*, o *Paraibuna*, ao *Paraíba do Sul*, galgando a *Serra dos Órgãos*, para terminar na *Guanabara*; *bandeiras paulistas*, entre a *Serra do Mar* e o *Paraná*, tôdas elas atravessando o *Uruguai* para o Rio Grande do Sul;
- b) — *bandeiras baianas*, ligando o *São Francisco* ao *Parnaíba* e chegando ao *Maranhão* pelo *Itapicuru*; *bandeiras baianas*, ligando o *São Francisco* ao *Tocantins*; *bandeiras baianas*, que indo do Sêro e Minas Novas, procuravam o Rio pelo caminho da terra do ouro;
- c) — *bandeiras pernambucanas*, entre o *Capibaribe* e a *Serra de Ibiapaba*, muito menos importantes que as duas anteriores, traçadas a menor distância do litoral, pelo sertão “de fora”, recebendo muita gente diretamente do litoral, subindo os rios que nele desembocam;
- d) — *bandeiras maranhenses*, de pouco alcance, ligando o *Itapicuru* ao *Parnaíba* e *São Francisco*, e o *Parnaíba* às terras aquém de *Ibiapaba*;
- e) — *bandeiras amazônicas*, que pelo *Madeira* se ligaram às de São Paulo; alcançaram os limites do *Javari* e ocuparam a *Guiana*”.

Paulo Prado informa dever êsse esquema a uma nota inédita de Capistrano de Abreu, posteriormente incluída no livro, dêste, "*Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*".

---

Gentil de Assis Moura, em "*As Bandeiras Paulistas — Estabelecimento das diretrizes gerais a que obedeceram, e estudo das zonas que alcançaram*", observa que "si é certo que figuram em maior número as bandeiras que se formaram sob a preocupação do ouro, contudo muitas outras colimaram outros fins". E lembra as seguintes denominações:

1. — *Bandeiras de expansão*. — Formadas pelos vicentistas nos primeiros anos do seu povoado e prosseguidas, ao depois, pelos piratininganos e paulistas no sul e no oeste do país e ultimadas por D. Luiz Antônio, na conquista de Iguatemi (1532 — 1770).
2. — *Bandeiras religiosas*. — Dirigidas pelos jesuitas para a catequese dos índios e prosseguidas pelo padre Mateus Nunes de Siqueira (1549 — 1664).
3. — *Bandeiras guerreiras*. — Organizadas pelos vicentistas para ataque do Rio de Janeiro e Cabo Frio, prosseguidas pelos piratininganos contra os *carijós* e, mais tarde, por Antônio Pires de Campos, Domingos Barbosa, Matias Cardoso e Pascoal Araujo, Bartolomeu Bueno do Prado e Amador Bueno, na destruição dos índios e quilombos, guerra dos emboabas, etc.
4. — *Bandeiras exploradoras de ouro*. — Grande ciclo que começa em 1532 com os oitenta expedicionários de Martim Afonso e termina com a desanexação de Mato Grosso e Goiaz da Capitania de São Paulo, em 1749.
5. — *Bandeiras de exploração científica*. — Compreende a exploração do sertão do Tibagi, mandada fazer por D. Luiz Antônio".

Quanto às diretrizes, adota igualmente cinco divisões:

- A. — *Bandeiras do sul*, — compreendendo as bandeiras que percorreram as províncias jesuíticas do Paraguai e toda a região entre os rios *Tieté* e *Paraná* e a costa do Atlântico.
- B. — *Bandeiras de Mato Grosso*, — que se referem às expedições que ocuparam a região entre os rios *Paraná*, *Iguatemi* e *Paraguai*, nas vertentes do *Prata*, *Guaporé*, *Madeira* e *Arinos*, na bacia do Amazonas.

- C. — *Bandeiras goianas*, — que abrangem as excursões feitas nos vales dos rios *Araguaia* e *Tocantins* até sua foz no *Amazonas*.
- D. — *Bandeiras mineiras*, — compreendem as bandeiras que percorreram tôda a região de Minas Gerais e o vale do rio *Doce*, no Espírito Santo.
- E. — *Bandeiras do Norte*, — organizadas para a destruição de aldeias de índios e mucambos desde a Baía até o Maranhão e socorro a Pernambuco, na ocasião da guerra dos holandeses.”

---

Alfredo Elis Junior (“*O Bandeirismo Paulista e o recuo do Meridiano*”, S. Paulo, 1934) afirma: — “O bandeirismo que fez a penetração no território desta parte do continente; que fez a expansão geográfica; que foi o grande veículo da civilização; que foi a grande alavanca sociológica desta região, para ser bem estudado precisa ser classificado de duas formas:

- a) — quanto ao tempo  
b) — quanto ao objetivo.

Quanto ao tempo, classifica-se em:

*Do Século I (quincentista)* —

“preparou o cenário e criou as personalidades, que deveriam representar o grande drama das bandeiras”.

*Do Século II (seiscentista)* —

“foi o grande século das bandeiras. Foi no seiscentismo que o ouro tão buscado, por tão ínvias paragens era esplendidamente revelado.”

*Do Século III (setecentista)* —

“foi o fim da imortal epopéia. Foi o túmulo engrinaldado do bandeirismo que se findara.”

Quanto ao objetivo, o bandeirismo foi:

- a) — da caça ao índio  
b) — de busca aos metais.

“O bandeirismo de caça ao índio tinha que ter o caráter agressivo e tinha que agir em ofensiva, tirando o máximo partido da iniciativa e da surpresa. Eram corpos armados, de certo vulto em milhares de homens, por força do que procuravam em lutas bélicas o seu objetivo. Eram expedições guerreiras ofensivas que deviam assim ser organizadas. As bandeiras de caça ao índio eram corpos de cerca de 3 a 4 mil índios com 3 a 4 centenas de paulistas e portugueses.

“O bandeirismo de busca aos metais era diferente. As expedições não tinham caráter ofensivo, e por isso eram despidas de condições que lhes dariam as possibilidades da agressividade. Muito menores em pro-

porções, compunham-se apenas de algumas dezenas de homens que, agindo defensivamente, evitavam as tribus contra as quais não era seu objetivo lutar. Assim faltava-lhes a organização militar e se carregavam armas, o faziam para defesa própria e contra os animais.”

---

Julga êsse mesmo autor que: — “O cavalo era quasi inexistente nas organizações bandeirantes. Quem percorre a documentação paulista; os *Inventários* e *Testamentos*, principalmente, tem a impressão de que não havia cavalaria nas organizações militares paulistas. Aliás o terreno a ser percorrido pelas bandeiras, de natureza montanhosa, enrugado, pedregoso, coberto de vegetação arbórea entrelaçada de cipoais, não permitia a passagem fácil senão ao infante. O peão seria pois o grande elemento das bandeiras”.

Parece-nos mais consentânea a opinião de Gentil de Assis Moura (*op. cit.*): “Eram dois os meios de viação: por água e por terra. No primeiro, desciam a corrente do *Tieté* e *Paraná* e subiam o afluente dêste último rio que servisse para atingir a região desejada, conforme iam para Guaíra, Cuiabá ou Iguatemi. As expedições por água seguiam em *monções*, formadas de uma flotilha de canoas, cada uma das quais comportava 500 arrobas de carga ou transportava 60 a 80 pessoas.”

“A marcha por terra era feita pelos trilhos dos índios, caminhos que cortavam o país em tôda a sua extensão. O cabo da tropa e os capitães seus ajudantes, os sacerdotes e demais pessoas qualificadas, seguiam a cavalo, o restante marchava a pé. A alimentação era conduzida em *cargueiros* e ombros dos escravos e consistia em passoca, farinha, sal, rapaduras, carnes sêcas e aguardente.”

Além do que anotamos no capítulo anterior (II) dêste ensaio, relativo à pré-existência de caminhos indígenas que permitiriam o uso de cavalos e *cargueiros*, outros autores reforçam tal afirmativa. Assim, João Ribeiro (*op. cit.*): “Recolhem por tôda a parte as lendas e histórias dos índios que falam de outros países distantes e de *caminhos ainda não trilhados pela civilização*”. Teodoro Sampaio e Washington Luiz (*Rev. do Inst. Hist. de S. Paulo*, julho, IV e XVI), tratam também “dos trilhos indígenas e dos mais que seguiram os sertanistas na primeira centuria de sua irradiação”.

O engenheiro Jaime Cintra, da *E. F. Paulista*, escreveu também que: “ainda antes do seu descobrimento, além de *caminhos entre tribus indígenas vizinhas, havia, no Brasil, estradas longas, ligando regiões distantes*” (“*Viação Férrea nos Estados de S. Paulo e Mato Grosso*” — Revista do Clube de Engenharia, setembro, 1934).

O eng. Luiz Cntanhede, esclarece ainda mais: “As estradas de ferro brasileiras, seguiram em grandes extensões as direções, e, frequentemente, os próprios leitos, das rodagens coloniais e essas rodagens já

se haviam aproveitado dos caminhos dos bandeirantes, devassadores dos sertões coloniais, que em muitos casos haviam também, por sua vez, apenas melhorado os primitivos caminhos dos índios". (Apud Moacir Silva, "*Pneu versus Trilho*", Rio, 1937, p. 40).

---

Romário Martins ("*História do Paraná*", Curitiba, 1937), classificando as bandeiras pelos três primeiros séculos, refere-se ainda, já no século XIX, a quatro *bandeiras povoadoras*, tais seriam as pequenas expedições, com essa finalidade, realizadas entre os anos de 1809 e 1839.

---

Para não deixar sem referência os bandeirantes baianos, de ação notável no norte do país, mencionaremos apenas o "caminho para o Maranhão" aberto pelo *segundo* Francisco Dias de Avila (1694) e os roteiros para Minas e S. Paulo. Urbino Viana ("*Bandeiras e Sertanistas Baianos*", S. Paulo, 1935) transcreve os roteiros de Antonil e de Quaresma. Francisco Borges de Barros ("*Bandeirantes e sertanistas baianos*", Baía, 1919) esclarece: "As entradas de Fernão Dias Pais Leme, de Matias Cardoso e Antônio Gonçalves Figueira, pelo ano de 1676, abriram os caminhos entre a Baía e S. Paulo, por onde logo se fez o movimentado comércio do gado das vastas fazendas do *S. Francisco, Inhambupe, Itapicurú e Rio Real*". Refere-se a várias estradas antigas, abertas desde o século XVI a começos do século XIX, entre as quais, o *Caminho do Sertão*, partindo de Cachoeira em demanda do Sul, para comunicação com Minas, S. Paulo e Rio de Janeiro; e que "de 1700 em diante era a estrada mais frequentada" (págs. 230-1).

---

A penetração nas regiões amazônicas verificou-se em dois sentidos:

1) — no *sentido natural*, isto é, subindo a imensa caudal "mais comparável a um braço do oceano que varasse a cabeça da América do Sul do que propriamente um rio" (Basílio de Magalhães). "O rio-mar e os seus tributários da foz e das duas margens foram as veredas naturais da conquista da Amazônia no século XVII, para a sua decisiva integração em nossa pátria no século XVIII".

Tal, entre outras, a viagem de Francisco de Melo Palheta (1722-23) subindo o *Madeira* e o *Mamoré*. (O mesmo sargento-mor Palheta que, depois, em 1727, trouxe da Guiana Francesa as primeiras sementes de cafeeiro que entraram no Brasil).

2) — no *sentido inverso*, isto é, descendo os formadores e afluentes da margem direita do *Amazonas*.

A êste ciclo de *bandeiras fluviais* pertencem as de Manoel Félix de Lima, descendo o *Guaporé*, o *Mamoré* e o *Madeira* (1742-43); João de Sousa Azevedo, descendo o *Arinos* e o *Tapajós* (1740-47) e Francisco Leme do Prado, cuja passagem no *Guaporé* (1743) foi impedida pelos espanhóis na aldeia de Santa Rosa. Antônio Rolim de Moura (1751-65) substituiu essa aldeia por um presídio militar (N. S. da Conceição) mais tarde (1776) substituído pelo Forte do Príncipe da Beira. (Em julho de 1938, visitámos êsse *forte*, que, embora meio arruinado, impressiona fundamente por sua grandiosidade, não já falando nas dificuldades que representa sua construção, na época em que foi realizada).

Da mesma orientação geral participam os *cinco roteiros* indicados pelo Gal. Couto de Magalhães (“*O Selvagem*”, VI) para penetrar da bacia do *Prata* na do *Amazonas*: o primeiro, pelo *Guaporé*, o segundo pelo *Tapajós* e os outros três pelo *Araguaia* e *Tocantins*.

Henrique Santa Rosa (“*A depressão amazônica e os seus exploradores*”) classifica as explorações realizadas no *Amazonas*, desde seu descobrimento, em:

- a) — *explorações fortuitas*, devidas a causas imprevistas, ou incertas, com resultados inesperados. Tal a descoberta da foz (*Santa Maria de la Mar Dulce*) por Vicente Yanez Pinson (1500); e a descida de Orellana, desde o rio *Napo* (1539). Daí provém o nome de rio *das Amazonas* dado em lembrança das *mulheres guerreiras* (?) habitantes da região do *Nhamundá*, que tentaram impedir a passagem de Orellana.
- b) — *explorações de ação e reação*, determinadas pelo interêsse da conquista ou do afastamento das resistências contrárias à civilização. Tal a de Pedro Teixeira, indo até Quito, e voltando (1637-39); a de Pedro da Costa Favela aos *tapajós* (1664); a de Palheta, ao *Madeira* (1722) e outros.
- c) — *explorações de interêsse comum ou individual*.
- d) — *explorações de catequese ou de propagação da fé*, — “sobretudo dos jesuitas que encheram de vida com as suas missões o deserto do Amazonas até o *Javari*” (João Ribeiro, op. cit.).
- e) — *explorações comerciais*. A procura de produtos naturais, a baunilha, a salsa, a copaíba, o cravo, o cacau, o cumarú e outras riquezas silvestres, teria, certamente, como o ouro, aumentado a atividade dos exploradores, até que, com o desenvolvimento da agricultura, se fôsse criando uma certa estabilidade das populações.

f) — *explorações científicas*. Inúmeras, desde as de C. M. de La Condamine (1741-43) até as dos nossos dias.

Santa Rosa refere-se ainda a explorações improdúcentes, que melhor seria dizer tentativas de exploração, sem resultado.

---

Estudando a “formação do Brasil” João Ribeiro conclue:

“O *jesuita*, o *criador* e o *paulista* são os três grandes fatores da grandeza territorial do Brasil. O jesuita ao norte e ao sul, conquista os vales extremos do *Paraná* e do *Amazonas*; o criador ocupa tôda a região interior do Piauí à Baía; o paulista bandeirante das nascentes do *São Francisco* e *Rio Doce* penetra até Goiaz e Mato Grosso”.

Basílio de Magalhães julga que a ordem *direta* deve ser: — “os *paulistas*, os *criadores* de gado e os *missionários católicos*, pois que a ação dos bandeirantes meridionais, por sua intenção e extensão no tempo e no espaço, foi em muito superior à dos outros coeficientes da constituição geográfica do Brasil. Si se tomasse em conta o avanço para além da linha de Tordesilas, devera a atividade dos religiosos ser posta no segundo plano. Mas os bandeirantes, quer setentrionais, quer seus diretos auxiliares meridionais, que conquistaram e ocuparam a zona de criação, deixaram proveito real, até hoje observado, que os sobreeleva aos eclesiásticos povoadores do vale do *Amazonas*”.

Oliveira Lima (*Rev. do Inst. Hist.* de S. Paulo, XVII, 17) acentua que “do sul ao norte do país, foi, portanto, o bandeirante o agente por excelência do seu desenvolvimento econômico e o seu traço de união moral”.

Vicente Licínio Cardoso (“*À margem da História do Brasil*”, São Paulo, 1933), em sua conferência “o Rio de S. Francisco — base física da unidade do Império”, referindo-se às *três histórias*; os *Brasis*, observou: “a nossa história pátria é composta de *três histórias* que se superpõem e entrelaçam, espelhando as próprias terras altas, os chapadões e os taboleiros, vinculados à costa pelas trajetórias variadíssimas de nossos rios. E, sem a *história dos jesuitas*, ainda por ser escrita, sem a *história das bandeiras*, só agora em execução avançada, ficou a nossa evolução histórica debilmente resumida na *história da costa*, dos alvarás, dos donatários, das côrtes, dos piratas e conquistadores, de nacionalidades várias, em suas arremetidas dos primeiros séculos, a *história oficial dos reis em suma*”.

Também Oliveira Viana (“Populações Meridionais”) julga que, antropogeograficamente “é possível distinguir, da maneira mais nítida, pelo menos *três histórias diferentes*: a do norte, a do centro-sul, a do extremo sul, que geram por seu turno, três sociedades diferentes: a dos sertões, a das matas, a dos pampas, com seus três tipos específicos: o sertanejo, o matuto, o gaúcho.

E' impossível confundir êsses três tipos, como é impossível confundir essas três sociedades, como é impossível confundir essas três *Histórias*, como é impossível confundir êsses ecumênos".

As cidades, vilas e povoados atuais nasceram, no litoral, nos pontos da costa que ofereceram às antigas naus portuguesas "pôrto seguro", boa água, pau-brasil, etc. Pelo interior, os agrupamentos humanos provieram dos antigos "pousos" dos "bandeirantes" e "faiscadores", nas "entradas" ao sertão, em busca de "minas" de ouro e pedras preciosas, ou em perseguição e captura dos índios. "*Violador de sertões, plantador de cidades*", eis como o poeta, em um só verso alexandrino, sintetizou a ação do "bandeirante", do "caçador de esmeraldas" inexistentes, fantásticas.

Mas, modernamente, como surgirão as futuras cidades?

Da confluência das estradas? Nos pontos de boa água? Nos locais de melhor clima? Mais provavelmente, das explorações agrícolas ou industriais, em larga escala, como vinham, para exemplo, fazendo, na Amazonia, os japoneses e a empresa Ford.

São novas "entradas", de norte para o sul, da margem direita do rio Amazonas, em direção à encosta do planalto central, que irão subindo... Certamente, outras muitas surgirão, paralela e perpendicularmente, a estas, para a extração da borracha, das madeiras, do côco bambassú, etc. tendendo tôdas para o centro do país, mais elevado, ou mais continental, e geralmente, mais saudável.

RESUMÉ — RESUMEN — RIASSUNTO — SUMMARY — ZUSAMMENFASSUNG — RESUMO

L'ingénieur Moacir Silva, Consultant Technique du Conseil National de Géographie, continue dans le présent numéro, la publication de sa "Géographie des Transports au Brésil".

Initialement l'auteur affirme que la colonization des "sertões" (intérieur) brésiliens a été entreprise par les nationaux, surtout par les paulistes. Les portugais découvrirent à peine le littoral du Brésil. Cette colonization est appelée, par l'auteur, *intériorisation*, titre qu'il donne à ce chapitre.

En étudiant la dévastation de l'hinterland l'auteur rehausse la brillante épopée des "bandeiras" et des "entradas" (expéditions à l'intérieur du pays). Les naturels du pays, par moyen de ces "bandeiras" s'enfonçaient dans les forêts, faisant face à toute sorte de dangers. Bravant la forêt vierge, ils bâtirent la grande nation brésilienne et dilatèrent les limites de leur patrie, au prix de sacrifices énormes. La principale voie de communication a été la fluviale, c'est à dire, les grands fleuves. Les marches, à travers les chemins ouverts par les indiens, ont été faites à pied, car le cheval ne comptait que très peu dans l'organisation des "bandeiras". Il cite plusieurs auteurs, noms illustres, qui ont décrit le grand mouvement d'expansion géographique désigné par le nom de "bandeiras". Ces "bandeiras" peuvent être classées quant au temps et quant au but.

Quant au temps, elles comprennent les années de 1550 jusqu'à 1750, durant lesquelles la scène a été préparée, s'est étendue et a terminé la période épique de la pénétration. Les buts étaient deux: la chasse aux indiens et la recherche des métaux, ce dernier étant le plus important des deux.

Les "bandeiras" religieuses des Jésuites destinées à la catéchèse des indiens ont été également remarquables.

En terminant, l'auteur explique que les villes, villages et bourgs existant au littoral sont nés en des points considérés comme de "port sûr" (baies, golfes, etc.), les agglomérations humaines de l'intérieur du pays se dérivant des "pousos" (points d'arrêt) des "bandeiras" au cours de leur mouvement de pénétration. Les "sertanistas", ou pionniers de cette période ont été appelés "*profanateurs du sertão*", ou bien semeur de villes. L'auteur se demande ensuite d'où viendront les villes futures. Jailliront elles de la confluence des routes? naîtront elles des lieux où l'on trouve un bon climat ou de l'eau excellente?

Il estime, plus probablement, que les villes futures dériveront des lieux d'exploration agricole ou industrielle en grande échelle, comme par exemple on prévoit pour l'Amazonie, où s'est installée la Compagnie Ford Industrielle du Brésil.

El ingeniero Moacir Silva, Consultor Técnico del Consejo Nacional de Geografía, continúa, en este número, la publicación de su "Geografía de los Transportes en el Brasil".

Inicialmente asegura que el desbravamiento de los bosques brasileños fué hecho por los nacionales, principalmente los paulistas. Los portugueses apenas descubrieron la costa del Brasil. Este desbravamiento es llamado, por el Autor, *interiorización*, título del presente Capítulo.

Hablando de esa devastación del "hinterland" resalta la brillante epopeya de las "bandeiras" y "entradas". Los naturales del País, por medio de esas "bandeiras" se embriaron en las selvas, arrojando peligros de toda especie. Avanzando contra la *mata-virgen* construyeron la gran Nación brasileña y dilataron los límites de su Patria, a costo de inauditos sacrificios. La principal vía de penetración fué la vía fluvial ó sean, los grandes ríos. Las marchas por tierra, por los caminos abiertos por los indios, eran hechas a pie, pues el caballo era casi inexistente en la organización de las "bandeiras".

Cita varios autores, nombres ilustres, que tienen descrito el admirable movimiento de expansión geográfica llamado "bandeiras". Estas se pueden clasificar cuanto al tiempo y cuanto al objeto.

El tiempo va de los años de 1.500 a 1.700, durante los cuales fué preparado el escenario, se expandió y terminó el período épico del desbravamiento. Dos eran los objetos: la caza al indio y la busca a los metales, siendo el último el más importante.

Notables fueron, igualmente, las "bandeiras" religiosas de los jesuitas, destinadas a la catequesis del salvaje.

Finalizando, dice que las ciudades, vilas y poblaciones existentes en la costa nacieron en los puntos de "puerto-seguro" (bahías, ensenadas, etc.) al paso que las aglomeraciones humanas del interior del País provinieron de los *posos* o grandes *parais* de las "bandeiras", en su movimiento de penetración. "Violador do sertão, plantador de cidades" fueron llamados los "sertanistas" o pioneros de aquel período. Pregunta el Autor, como surgirán las futuras ciudades. Surgirán de la confluencia de estradas? de los puntos de buena agua ó de buen clima?

Juzga que, con más probabilidades, las ciudades del porvenir surgirán de los lugares de explotación agrícola ó industrial en gran escala, como es ejemplo, en la Amazonia, la Compañía Ford Industrial del Brasil.

L'ingegnere Moacir Silva, Consulente Tecnico del Consiglio Nazionale di Geografia, continua, in questo numero, la pubblicazione della sua "Geografia dei trasporti in Brasile". Da principio afferma che il dissodamento dei "sertões" brasiliani fu effettuato da elementi nazionali, principalmente dello Stato di San Paolo. I portoghesi scorsero soltanto la costa del Brasile. Questo dissodamento è chiamato dall'autore "Internamento", titolo del presente capitolo.

Trattando di questa penetrazione nello "hinterland", ricorda la brillante epopea delle "bandeiras" e "entradas". I nativi del paese, per mezzo di queste "bandeiras", penetrarono nelle foreste, affrontando pericoli di ogni sorta. Attaccando la foresta vergine, edificarono la grande nazione brasiliana e allargarono i confini della patria, a costo di inauditi sacrifici. La principale via di penetrazione fu quella fluviale (dei grandi fiumi); le marce per terra, attraverso i sentieri aperti dagli Indii, si facevano a piedi, poiché il cavallo quasi mancava nelle "bandeiras".

Cita vari illustri autori che hanno descritto l'irresistibile movimento di espansione geografica, denominato "bandeiras". Queste possono essere classificate secondo l'epoca e secondo gli scopi.

L'epoca va dal 1550 al 1750; durante questi anni fu preparato lo scenario, si sviluppò ed ebbe termine il período épico del dissodamento. Due erano gli obiettivi: la caccia agli Indii e la ricerca di metalli preziosi; quest'ultimo era il più importante.

Furono anche notevoli le "bandeiras" religiose dei gesuiti, destinate a convertire gli indigeni.

Concludendo, nota che le città, i villaggi e i borghi esistenti lungo il litorale sorsero nei punti di approdo (bale, golfi, ecc.), mentre gli agglomerati umani dell'interno del paese provennero dalle tanne o grandi soste delle "bandeiras" nel loro movimento di penetrazione. "Violatore del sertão, fondatore di città", furono chiamati i "sertanistas" o pionieri di quel período. L'autore si domanda come sorgeranno le future città. Nasceranno negli incroci di strade? nei luoghi ove si trovi acqua buona o clima favorevole?

Egli pensa che probabilmente le città del futuro sorgeranno in luoghi di vasto sfruttamento agricolo o industriale, come per esempio quello della Compagnia Ford Industriale del Brasile nell'Amazonia.

Engineer Moacir Silva, Technic Adviser of the National Geographic Council, follows in the present number, the publication of his "Geography of Transport in Brazil".

The author begins this chapter, assuring that the colonization of the Brazilian "sertões" (interior), was realized by people belonging to the country, mainly by the paulistas. The Portuguese discovered only the littoral of Brazil. This colonization is called by the author "interiorization", and it is how he entitles this chapter.

Studying the devastation of the *hinterland*, he ressums the brilliant epoees of the "bandeiras" or "entradas" (expeditions towards the interior of the country). The natural of the country, by means of these "bandeiras", engaged themselves into the thickest of the forests, facing all sort of dangers. Attacking the virgin forest, they erected the great Brazilian nation and enlarged the boundaries of their country, in expense of big sacrifices. The principal way of communication was the fluvial, that is to say, large rivers. The journeys through the roads cleared by natives, were done on foot, for the horse was nearly inexistant in the organization of the "bandeiras".

The writer recalls several authors, eminent names, who have described the splendid movement of *geographical expansion* designed by the name of "bandeiras". These one may be classed regarding the period or their purpose.

The period of the "bandeiras" includes the years 1500 to 1700, during which the scene was prepared, opened and ended the epic period of penetration. The purpose were two: hunting the natives or searching metals, the second one being the most important of both.

Remarkable were also the Jesuit's religious "bandeiras", with the purpose of catechising the natives.

Ending his study, the writer declares that the cities, villages and boroughs which exist in the littoral zone, rised from the places considered as "sure harbour" (bales, gulfs etc.), at the same time that human agglomerations of the interior of the country, derived from the "posos" (resting place) of the "bandeiras" in their penetration movement. The "sertanistas"

or pioneers of this period were called *ravisher of the "sertão"* or then *cities planter*. Following, the author enquires, from which points will rise the cities of the future. Shall they derive from the roads confluence? or shall they come from the spots of excellent water and climate?

The author thinks that probably, the cities of the future will rise from the points where agricultural or industrial exploration are carried on, as for instance in Amazon region, where the Ford Industrial Company of Brazil is installed.

Moacir Silva, Ingenieur und technischer Beirat beim Conselho Nacional de Geografia gibt in der vorliegenden Nummer die Fortsetzung seiner "Verkehrsgeographie von Brasilien".

Eingangs weist er nach, dass die Erschliessung des Inneren von Brasilien eine nationale Tat, vor allem der Paulistaner (Einwohner des Staates São Paulo) gewesen ist. Die Portugiesen hätten nur das brasilianische Küstengebiet entdeckt. Verf. bezeichnet diese Erschliessung als "Interiorisation" (Eroberung des Innern), und gibt dem vorliegenden Kapitel diese Ueberschrift.

Bei der Schilderung der Versuche, das Innere zu erobern, preist Verf. die heldischen Taten der "Bandeiras" und "Entradas" (Pioniere in Urwald und Steppe). Die wahren Landeskinder bahnten sich mit Hilfe dieser "Bandeiras" einen Weg ins Dickicht und bestanden dabei vielerlei Gefahren. Unter unerhörten Opfern, im ständigen Vormarsch gegen den Urwald halfen sie, die grosse brasilianische Nation aufzubauen und weiteten die Grenzen ihres Vaterlandes. Als Hauptzugangsstrasse diente der Flussweg, d. h. die grossen Ströme. Auf dem Landweg musste man zu Fuss auf Pfaden der Eingeborenen vordringen; denn es gab nahezu kein Pferd in den Gruppen der "Bandeiras".

Verf. führt verschiedene Autoren, illustre Namen, an, die die machtvolle, mit dem Namen "Bandeiras" bezeichnete Bewegung trefflich geschildert haben.

Sie umfasst die Zeit zwischen 1500 und 1700; in diesen Jahren wurde der eigentliche Schauplatz bereitet; in ihr breitet sich aus und endet die heldische Zeit der Erschliessung. Ihr Ziel war ein doppeltes: einmal die Jagd auf die Eingeborenen und dann die Suche nach Erzen; und diese war das Wichtigste.

Auch die religiösen "Bandeiras" der Jesuiten zur Bekehrung der Heiden verdienten Erwähnung.

An der Küste, heisst es zum Schluss, seien die Ansiedlungen, Ortschaften und Städte an den Stellen natürlicher Häfen (Buchten, Reeden usw.) entstanden, während im Innern des Landes die menschlichen Niederlassungen ihren Ursprung von den Lagern und grossen Haltepunkten der "Bandeiras" auf thren Kolonisationszügen genommen hätten. "Bezwinger der Wildnis" und "Städtegründer" hätte man die Urwaldleute oder die Pioniere der damaligen Zeit genannt. Und wie werden künftig Städte entstehen? fragt sich der Verf. Werden Strassenverbindungen oder Orte mit gutem Wasser oder gutem Klima den Ausschlag geben?

Verf. kommt zum Schluss, dass künftige Städte an den Stellen entstehen dürften, an denen es um landwirtschaftliche oder industrielle Kultur grossen Ausmasses geht, wie es das Beispiel des Amazonasgebiets in der brasilianischen Ford-Gesellschaft dartut.

Ingeniero Moacir Silva, Teknika Konsilisto de la Nacia Konsilantaro de Geografio, daŭrigas, en tiu ĉi numero, la publikigon de sia verko pri "Geografio de la Transportoj en Brazilo".

Komence li asertas, ke la traesplorado de la braziliaj "sertões" (interlandoj) estis faritaj de la enlanduloj, precipe de la loĝantoj en Stato São Paulo. La portugaloj nur eltrovis la Brazilan marbordon. Tiu ĉi eltrovo estas nomata de la aŭtoro *landinternigo*, titolo de la nuna ĉapitro.

Parolante pri tiu invado de la "interlando" li reliefigas la brilajn epopeon de la "bandeiras" kaj "entradas". La enlanduloj, per tiuj ĉi "bandeiras" enprofundiĝis en la arbarojn, sin riskante al ĉiuspecaj danĝeroj. Atakante la *praarbaron* ili konstruis la grandan brazilan Nacion kaj plivastigis la limojn de sia Patrujo, koste de eksterordinaraj oferoj. La ĉefa penetradvojo estis la rivera vojo, tio estas, la grandaj riveroj. La surteraj marŝadoj, tra la vojoj malfermitaj de la indiĝenoj, estis farataj piede, ĉar la ĉevalo estis preskaŭ neekzistanta ĉe la organizado de la "bandeiras".

Li citas diversajn aŭtorojn, famkonatajn, kiuj priskribadis pri la nerezisteble ekkaptan *movon de geografia ekspansio* nomatan "bandeiras". Tiuj ĉi povas esti klasigitaj rilate al la tempo kaj al ilia celo.

La tempo tras de la jaroj 1.500 ĝis 1.700, dum kiuj estis preparita la scenejo, disvastiĝis kaj finiĝis la epopea periodo de la traesplorado. Du estis ilia celo: — la ĉasado al la indiĝenoj kaj la serĉado de metaloj, kiu estis la plej grava.

Notindaj estis same la religiaj "bandeiras" de la jezuitoj, destinitaj al la kateĥizado de la indiĝeno.

Finante sian artikolon li diras, ke la urboj, urbetoj kaj vilaĝetoj ekzistantaj ĉe la marbordo naskiĝis en la punktoj de "porto-seguro" (sekura haveno) (golfejoj, rodoj, k. c.), dum la homamasoj en la internlando devenis de la *posos* (restadejoj) aŭ de grandaj "paradas" (haltejoj) de la "bandeiras", en ties penetradmovo. "Violador do sertão, plantador de cidades" (enlanda invadinto, urbplantinto) estis nomataj la "sertanistas" aŭ pioniroj de tiu periodo. La aŭtoro demandas kiel estiĝos la estontaj urboj. Ĉu ili estiĝo el la kunfluiĝo de la vojoj? Ĉu el la punktoj kun bona akvo aŭ bona klimato?

Li opinias, ke pli probable la estontaj urboj estiĝos el la lokoj de grandskale terkultura aŭ industria esploradoj, kiel pruvas, en Amazonio, la "Companhia Ford Industrial do Brasil".