

CAPÍTULO 20 - TEMA PARA PESQUISA: A MATA PRESERVADA

A opulência do passado

É sabido que durante a época colonial, Ilhabela desfrutou de um período de intensa fartura, com engenhos de açúcar e aguardente funcionando em quase todas as extensões planas fronteiras a praia, e cuja produção era exportada diretamente para a metrópole portuguesa sem passar pelo Continente, escapando assim de qualquer tipo de taxaço alfandegária.

Foi essa fartura que veio a despertar a cobiça dos piratas, que durante anos assolaram este rincão reiteradamente, conforme se encontra nos registros oficiais; e para cuja defesa foram construídos os fortes cujos remanescentes se acham ainda visíveis atualmente.

Os embarques eram feitos diretamente da praia para os navios que iam levar o produto a destino: açúcar, aguardente, rapadura, óleo de baleia, farinha de mandioca, peixe seco, toucinho salgado, tabaco (em folhas e em rolo), batata-doce, café, pimenta-do-reino, noz moscada, gengibre, cravo-da-índia, anil, baunilha, madeira em pranchas e em toras, e especialmente fruta; muito fruta. Isso, até que, por uma ordem do então Governador ANTONIO JOSÉ DA FRANCA E HORTA, todo e qualquer comércio, tanto com a metrópole, como para as capitâneas do Rio de Janeiro e do Nordeste, teve que ser feito obrigatoriamente através da praça de Santos.

O nome deste Governador acha-se indelevelmente vinculado à história local, por haver sido ele quem promoveu a emancipação política dos habitantes ilhéus, separando o arquipélago ilhabelense, da então Vila de São Sebastião. Dando origem a este município, com o nome originário de Vila Bela da Princesa.

Na ocasião, quando esteve nesta Ilha no ano de 1.803, teve conhecimento da fartura que aqui existia, e, da pujança do comércio que os senhores-de-engenho locais promoviam com importadores portugueses, escapando do recolhimento dos impostos de alfândega.

O historiador AFONSO DE E. TAUNAY, em sua obra "História da Cidade de São Paulo" (Ed. Melhoramentos, Cap. XXI) escreveu a respeito: "Em 15 de julho de 1.788 transmitia Gama Logo o governo a Bernardo José de Lorena, mais tarde Conde de Sarzedas (...) sendo substituído pelo décimo Capitão-General, Governador, Antonio Manoel de Melo Castro e Mendonça." "Decorridos cinco anos e meio, passou o governo a ANTONIO JOSÉ DA

FRANCA E HORTA em 10 de dezembro de 1802. Este novo Capitão-General não deixou de si boa lembrança. Pelo contrário, pois mostrou-se desde logo, sobremodo prepotente, arrogante e mesquinho, além de interesseiro, no consenso dos autores contemporâneos..." (sic)

E prosseguindo: "...Culminou-lhe a nefasta atuação governamental no terreno da economia pública, quando proibiu o comércio de cabotagem direto dos portos paulistas, obrigando a concentração, em Santos, de todos os gêneros saídos da Capitania - o que levantou graves suspeitas sobre a sua honestidade..." (op. cit. pg. 130/132)

Origem da medida

A bem da verdade essa decisão que tanto prejudicou Ilhabela não foi tomada num repente, pois provinha de uma recomendação ainda de seu antecessor no cargo, o Capitão-General ANTONIO MANOEL DE MELO CASTRO E MENDONÇA, que, preocupado com o esvaziamento do comércio da praça de Santos, ordenara ao comandante daquela Vila, que enviasse ao comandante da Vila de São Sebastião, um ofício especial - datado de 9 de agosto de 1.797 - determinando que, dos portos daquela jurisdição (abrangendo conseqüentemente todos os engenhos de Ilhabela) "...não saia de hoje em diante embarcação alguma carregada de efeitos do país, sem que primeiramente venha tocar no porto de Santos, na conformidade das ordens que antecedermente lhe foram distribuídas, ficando V.mcê responsável perante S.Ex.ª, de toda infração e desobediência que se cometa a este respeito..." (Arquivo Histórico do Estado - DOC. INTERES. PARA A HISTÓRIA DE SÃO PAULO - Vol. 87, pg. 13)

A rigor, todavia, o comércio com Santos não se iniciou por força dessa imposição governamental, preocupada com o esvaziamento comercial daquela praça por falta de mercadorias, que eram enviadas à Europa diretamente - quando não para os mercados nordestinos, de grande movimentação e pujança econômica na época.

O intercâmbio com negociantes santistas sempre houve, para onde Ilhabela enviava o que colhia da terra, para, em troca, adquirir os essenciais que não eram encontrados na Ilha. Especialmente tecidos, curativos de farmácia, remédios, ferramentas, apetrechos para lavoura, tachos de cobre, louça e artigos para caça e pesca.

Mas aquela determinação, de que toda e qualquer movimentação de mercadorias se fizesse através de Santos (onde a Alfândega passou pela primeira vez a exercer um controle efetivo na arrecadação de seus tributos), redundou numa maior necessidade de canoas. Mas canoas grandes, pois a aguardente também tinha que ser enviada a Santos, tratando-se de carga muito pesada, além de volumosa.

A antiga Comissão Geográfica e Geológica

A aquela altura, a derrubada de árvores para confecção de canoas assumiu nova envergadura, voltando-se para aquelas de porte avantajado, que, por suas dimensões excepcionais, uma vez lavradas, transformavam-se nas grandes vogas, capazes de enfrentar oceano transportando carga pesada com segurança, sem perigo de rompimento do casco.

Conforme menção feita no capítulo 02 deste texto, em fins do século passado através da Lei n.º 9 de 27 de março de 1.886, o Governo Paulista decidira-se por uma grande empreitada exploratória, consistente no levantamento geográfico-topográfico do território bandeirante - criando para isso um grupo de trabalho denominado COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO.

Entre as diversas missões cumpridas, constou um levantamento completo da área do Canal e da inteira Ilha de São Sebastião, cujos resultados passaram a constar de um conjunto de relatórios, um dos quais, intitulado "O CANAL DE SÃO SEBASTIÃO" (datado do mês de abril do ano de 1.907) de autoria do Eng.º Olavo A. Hummel, contém o seguinte trecho, aqui reproduzido de acordo com a grafia da época: "...É também em canoas que são conduzidos os objectos do pequeno comércio, como lenha, tijollos, etc., e é feita a exportação para o mercado de Santos. São as denominadas "vogas", com dous mastros e uma tripulação de seis ou mais pessoas, que fazem esta viagem. Carregam até dezoito pipas de aguardente, em décimos ou quintos, e é por este gênero de carregamento, que se avalia sua capacidade. Navegam à vela quando possível, e senão a remos, quando há calmaria ou vento contrário..." (sic)

E prossegue: "...Em geral estas vogas não levam só aguardente, embora constitua o carregamento de maior monta. Freqüentemente segue grande quantidade de "quitandas", e é uma das cousas mais curiosas ver uma destas "vogas", prompta para partir. Há de tudo a bordo: limões, côcos e outras fructas, cabritos, perús, gallinhas, patos, ovos, esteiras e objetos de barro, enfim uma infinidade de productos diversos, que são vendidos por conta dos donos que os confiaram ao patrão da canoa. Muitas vezes embarcam ainda passageiros, de maneira a tornar-se um verdadeiro enigma como tudo aquilo se arranja em caminho..." (pg. 9 do RELATÓRIO)

Impostos gerados pela aguardente

Mas porquê a importância atribuída, no passado, aos engenhos de aguardente ?

Na época, a produção de aguardente era estimulada diretamente pelo Governo, dada a contribuição em impostos que representava a favor do

erário público, tanto no antigo período das Capitânicas Hereditárias, como, posteriormente, quando São Paulo já se transformara em Província.

No final do ano de 1.824, a Câmara da então Vila de São Sebastião, acossada pelo empobrecimento decorrente do desmembramento da Ilha (que veio a ser erigida em unidade independente sob a denominação de VILA BELA DA PRINCESA), de maior pujança econômica, viu-se na contingência de pleitear a abolição dos impostos que incidiam sobre essa atividade, enviando a respeito uma representação especial ao Governo da Província.

A qual, todavia, veio a ser-lhe indeferida, com base no seguinte parecer da Secretaria do Governo (a seguir reproduzido conforme a ortografia da época): "...A Câmara da Vila de São Sebastião, no ofício de 1º de janeiro do corrente ano, remete por cópia um outro, datado de 9 de dezembro de 1823, em que pede a abolição dos impostos nas águas ardentes ali fabricadas. O que me parece não ter lugar, visto que tais impostos forão estabelecidos por Lei, e só outra os poderá dispensar, quando é constante que a renda pública desta Província, não chega para suas actuaes dispezas." (Arquivo Histórico do Estado - DOC. INTERES. PARA A HISTÓRIA DE SÃO PAULO - Vol. 86, pg. 95)

Os impostos sobre a produção de aguardente custeavam particularmente os encargos com instrução pública, conforme se constata por exemplo, da seguinte comunicação expedida pelo 9º Capitão-General Governador, ainda da então Capitania de São Paulo: "...Dom Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, etc... Faço saber que Sua Majestade, que Deus guarde, atendendo ao bem comum de seus fiéis Vassallos e desejando os fazer felizes com os benefícios de seu Real Favor e Proteção, é servido mandar criar escolas públicas de ler, escrever e contar, e de estudos de gramática, grego, retórica e filosofia, para cuja subsistência ordena que se estabeleça nesta Capitania, a Coleta das carnes e águas ardentes para satisfação dos mestres dos referidos estudos. São Paulo, 20 de julho de 1774." (Revista do ARQUIVO MUNICIPAL, Vol. LXXII, pg. 159).

Assim, o progresso cultural fundamentado no desempenho do magistério, dependia dos impostos que, juntamente com o comércio da carne, eram gerados pela comercialização da aguardente. Era pois imperioso ao Governo, tanto no tempo da Capitania (como, depois, quando São Paulo veio a ser erigido em Província), que se produzisse - e se comercializasse - aguardente. Sem o que, não disporião, as autoridades, de recursos suficientes para pagar os professores.

Confecção das canoas

Mas para o transporte de toda essa mercadoria (representando praticamente a inteira produção ilhoa), faziam-se necessárias canoas. Canoas grandes - as chamadas canoas de voga.

Havendo, para sua confecção, se desenvolvido uma busca frenética às árvores de maior porte, aquelas verdadeiramente gigantescas, gerando um período em que as encostas da Ilha da face do Canal, bem como de suas faces norte e leste, sofreram um verdadeiro saque do que de melhor havia nos seus bosques, em matéria de "árvores-para-canôa".

E esse saque foi bem registrado pelo Professor ARY FRANÇA ainda naquela sua tese sobre geografia humana da Ilha de São Sebastião, na parte final do trecho seguinte: "A disputa do espaço à luz do sol obriga as árvores a crescerem velozmente, sempre que uma clareira é aberta na floresta. Por isso, as árvores são geralmente esguias e altas. De espaço a espaço, encontram-se gigantescos troncos das mais úteis espécies. Os maiores, são procurados pelo caiçara ilhéu para a indústria local primitiva, de fabricação de canoas. O **ingá**, o **araticum**, o **boconiba-uçu**, o **coabí**, o **guapuruvú**, o **jequitibá**, a **canela-moscada**, a **canela-batalha**, o **pau-d'alho**, a **figueira**, aparecem no vocabulário local como as mais utilizadas para aquele fim. Entretanto, A DEVASTAÇÃO DOS MAIORES EXEMPLARES, reduziu, de longa data, as possibilidades de uma das mais tradicionais indústrias da Ilha." (op. cit. pg. 88)

A procura pelas árvores retas e de grande porte desenvolveu-se numa busca continuada durante mais de um século, tal a quantidade de mercadorias que tinham de ser transportadas, agravado pelo número de canoas que tinham de ser repostas, por motivo de rachadura ou naufrágio provocado por impactos com a violência do mar. Fatos esses que se repetiam de forma extremamente corriqueira segundo os registros da época, nas lentas viagens de em média 3 a 4 dias que levavam, até a entrega da carga em Santos.

Não só o número de mortos foi grande, como foi igualmente grande o número de canoas destroçadas ou naufragadas. Daí a procura sempre renovada por árvores de porte destacado, para a confecção cada vez mais repetida desse único meio de transporte de que dispunham os ilhabelenses de então.

Só não houve estragos nas matas da Península do Boi (dadas as dificuldades de remoção dos troncos lavrados), com ressalva apenas para o entorno do povoado do Sombrio.

Tema para pesquisa

Assim, é de se admitir que nas florestas da Península do Boi se encontra, proporcionalmente e percentualmente, um número maior de árvores gigantescas, do que no restante das matas das demais extensões da Ilha ainda florestadas.

Extremamente oportuno seria pois, um paciente (além de interessantíssimo) trabalho de pesquisa e aferição, com a conseqüente

contagem das espécies de grande porte nas matas intocadas da Península, com a possibilidade de obter-se uma radiografia de inegável valor científico, acerca da real e efetiva pujança da Mata Atlântica originária, conforme constituída pela natureza, desde o princípio, isenta da interferência humana.

Anexos

Em seguida vão apresentadas algumas fotos de árvores de porte avantajado, dos tipos próprios que eram escolhidos para a confecção das canoas de voga, e ainda a foto representando o registro (hoje apenas documento histórico), de uma das últimas canoas de grande porte desta Ilha, sendo lavrada, em plena mata.



