

Entre Rios e Impérios

A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA AMÉRICA DO SUL
(SÉCULO XVIII)

FRANCISMAR ALEX LOPES DE CARVALHO

PRIMEIRA PARTE - ITINERÁRIO DO EXTREMO OESTE



10 anos

EDITORA
UNIEPP
JEAN GOMES DE SOUZA

Copyright © 2019 by Francismar Alex Lopes de Carvalho

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Carvalho, Francismar Alex Lopes de

Entre rios e impérios : a navegação fluvial na América do Sul (século XVIII) /
Francismar Alex Lopes de Carvalho. – São Paulo: Editora Unifesp, 2019.

336 p.; 16 x 23 cm

ISBN 978-85-5571-043-8

1. Brasil – História – Período colonial, 1500-1822. 2. Monções. 3. Viajantes –
Brasil – História. 4. Índios Guaikurú. 5. Índios Kayapó. I. Título

CDD 981.03

Elaborado por Cristiane de Melo Shirayama – CRB 8/7610

Apoio: Fapesp

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas
neste material são de responsabilidade do(s) autor(es) e
não necessariamente refletem a visão da Fapesp.

Editora associada à  Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

Direitos em língua portuguesa reservados à

EDITORA UNIFESP

Rua Sena Madureira, 1500 – 5º andar – Vila Clementino

04021-001 – São Paulo – SP – Brasil

(11) 5576 4848 – ramal 8393

www.editoraunifesp.com.br

www.facebook.com/EditoraUnifesp

Impresso no Brasil 2019

Foi feito o depósito legal

Viagens e Viajantes

As viagens ao extremo oeste só se tornaram possíveis porque certos setores da população paulista, graças aos intercâmbios culturais com os indígenas, preservavam as técnicas e conhecimentos adequados para adentrar no sertão. Os chamados práticos eram homens que conheciam minuciosamente os acidentes hidrográficos, conduziam as expedições em áreas restritas e dominavam os expedientes capazes de diminuir as agruras das longas viagens. Os próximos capítulos dedicam-se a analisar que técnicas e conhecimentos eram esses e em que medida correspondiam ao amálgama de elementos culturais indígenas e adventícios. Antes, contudo, cumpre reunir algumas informações que ajudem a elucidar quem realizava esse tipo de viagem e com quais finalidades.

Os relatos de viajantes, a despeito das observações que tecem sobre a flora, a fauna, as paisagens e as populações das regiões visitadas, não excluem de seus olhares, como se poderia supor, os trabalhadores da tripulação que guiavam os viandantes pelos territórios. No caso dos relatos monçoeiros, em particular, a insistência dos que os redigiram em descrever com detalhes o que faziam os mareantes das canoas não deixa de dar algum fundamento à sugestão de que, para os próprios contemporâneos, aquele tipo de trabalho escapava, em alguma medida, ao rol das atividades ordinárias. Ao que parece, mesmo para os que nasceram na capitania de São Paulo, os conhecimentos e a experiência da tripulação subtraíam-se à esfera insensível do cotidiano e pertenciam, mais propriamente, à dimensão do exótico, do diverso, do Outro,

do desconhecido, que bem podia ser surpreendente e maravilhoso ou insólito, absurdo e terrificante¹.

No entanto, os trabalhadores que atuavam como mareantes ou guias das viagens têm merecido pouca atenção dos historiadores. Estudos mais ou menos recentes têm desvendado aspectos da visão de mundo dos viajantes europeus e luso-brasileiros². Mary Louise Pratt chegou a propor um estudo das influências que os habitantes locais impuseram na construção das representações dos europeus sobre a América, definindo esse processo com o termo “transculturização”; sua análise, contudo, se concentra mais nos intercâmbios entre viajantes europeus e elites letradas locais do que nas pessoas comuns³. Já Safier atentou para a pletera de agentes, índios, colonos, missionários e funcionários que influíram na composição e na recepção da *Relation Abrégée*, relato do francês La Condamine sobre sua viagem pelos rios amazônicos. Outros autores também têm procurado dar voz aos atores sociais subalternos, desvelando suas práticas e representações, tão importantes como as do viajante⁴.

A reflexão historiográfica produzida nas últimas décadas sobre a “história vista de baixo para cima”⁵ permanece um parâmetro importante para o estudo das pessoas comuns na América portuguesa. Não se trata de construir um quadro estático das culturas desses grupos, mas – como sugere Thompson – de

1. O. Ianni, *Enigmas da Modernidade-Mundo*, p. 31.
2. Cf., por exemplo, K. M. Lisboa, *A Nova Atlântida de Spix e Martius: Natureza e Civilização na Viagem pelo Brasil (1817-1820)*; M. de F. Costa, *História de um País Inexistente: Pantanal entre os Séculos XVI e XVIII*; e R. Raminelli, *Viagens Ultramarinas: Monarcas, Vassalos e Governo a Distância*.
3. M. L. Pratt, *Os Olhos do Império: Relatos de Viagem e Transculturização*, pp. 234-236.
4. N. Safier, *Measuring the New World: Enlightenment Science and South America*. Leonardi enfatiza a centralidade do trabalho indígena para a história social do processo de colonização dos sertões (cf. V. Leonardi, *Entre Árvores e Esquecimentos: História Social nos Sertões do Brasil*). A dissertação de Silva abordou as relações de trabalho vigentes na rota das monções (cf. V. A. da Silva, *Os Fantasmas do Rio: Um Estudo sobre a Memória das Monções no Vale do Médio Tietê*). O estudo de Kok vem consolidar as pesquisas sobre a cultura mameluca, sob o viés da história do cotidiano (cf. G. Kok, *O Sertão Itinerante: Expedições da Capitania de São Paulo no Século XVIII*). Mais recentemente, H. F. Roller analisou a mobilidade indígena, essencial às atividades econômicas, que impunham o deslocamento em canoas para a coleta dos produtos da floresta, e recurso utilizado para resistir às demandas da colonização, por meio das fugas e do estabelecimento de redes entre os indivíduos (cf. H. F. Roller, *Amazonian Routes: Indigenous Mobility and Colonial Communities in Northern Brazil*).
5. Entendendo-a como podendo, no dizer de Sharpe, “servir como corretivo à história das elites”, ao abrir “a possibilidade de uma síntese mais rica da compreensão histórica, de uma fusão da história da experiência do cotidiano das pessoas com os temas dos tipos mais tradicionais de história” (J. Sharpe, “History From Below”, em P. Burke [org.], *New Perspectives on Historical Writing*, p. 33).

perceber as interações entre o setor dominante e o dominado, o mundo da escrita e o da oralidade, do espaço urbano e do rural. Essas interações, em sociedades de Antigo Regime, podiam dar-se sob a forma de uma hegemonia que definia os limites exteriores do que era política e socialmente praticável e que fornecia um quadro de expectativas comuns em que era possível representar cenas mutuamente inteligíveis⁶.

Os trabalhadores empregados nas viagens fronteiriças foram também estudados por alguns clássicos da historiografia brasileira. De acordo com a interpretação de Caio Prado Júnior, retomada também por Sérgio Buarque de Holanda, essas populações fariam parte do contingente de “desclassificados” do sistema colonial⁷. Segundo Caio Prado, o sentido da colonização portuguesa na América tinha por base a empresa comercial orientada para o mercado externo, cujos elementos constituintes eram a grande propriedade, a monocultura e o trabalho escravo. A colônia contava com um enorme contingente populacional sem posição econômica definida: ao contrário dos escravos e dos senhores, essas coletividades deslocadas ou à margem do sistema agroexportador constituíam uma imensa população flutuante e sem ocupação certa. Em muitos lugares, contudo, tais sujeitos podiam ser recrutados, e com vantagem para a Fazenda Real, como elemento humano das milícias fronteiriças e dos empreendimentos povoadores, ou ainda fazer parte de expedições de desbravamento de sertões⁸.

Embora seja um ponto de partida, o modelo proposto por Caio Prado deixa suas lacunas e tem seus problemas. No momento oportuno, voltarei a revisitar-lo depois de, por um lado, estudar alguns dos processos que, a partir da segunda metade do século XVIII, aprofundaram a desclassificação dessas populações, e, por outro, de analisar as estratégias por elas utilizadas como forma de inversão da hierarquia que lhes era imposta. Convém, por enquanto, sublinhar a centralidade da figura desses trabalhadores no processo de colonização e nas viagens ao extremo oeste.

6. E. P. Thompson, *Customs in Common*, pp. 6 e 85-86.

7. C. Prado Júnior, *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*, pp. 7-20 e 286-293; S. B. de Holanda, *Monções*, pp. 67-68.

8. “Ao contrário dos senhores e dos escravos”, escreve Mello e Souza, “essa camada não possui estrutura social configurada, caracterizando-se pela fluidez, pela instabilidade, pelo trabalho esporádico, incerto e aleatório. Ocupou as funções que o escravo não podia desempenhar, ou por ser antieconômico desviar mão de obra da produção, ou por colocar em risco a condição servil: funções de supervisão (o feitor), de defesa e policiamento (capitão do mato, milícias e ordenanças), e funções complementares à produção (desmatamento, preparo do solo para o plantio)” (L. de M. e Souza, *Desclassificados do Ouro: A Pobreza Mineira no Século XVIII*, p. 91).

A rota comercial estabelecida no primeiro quartel do século XVIII entre São Paulo e Cuiabá promoveu constantes migrações pelo interior da colônia, inflamadas pela febre do metal precioso. As viagens realizadas pelos caminhos fluviais entre o povoado e aquele sertão admitiam não poucos homens livres para os serviços da mareagem. Como se verá no capítulo 6, contava-se um número nada desprezível de mestiços, pessoas cuja disposição para o intercâmbio de experiências e práticas, sobretudo com os grupos indígenas, no sentido da maior adaptação ao meio ambiente, não sofria muitas restrições⁹.

A descoberta de ouro no rio Coxipó-Mirim pelos bandeirantes (1718) e a posterior rotinização da via fluvial pelos rios do interior da colônia para esse novo Eldorado deu origem à rota das monções. As viagens pelos perigosos rios do sertão demandavam maior adaptabilidade por parte dos sujeitos que se metiam a conduzi-las. Os conhecimentos necessários pareciam mais especializados do que aqueles de que dispunham os bandeirantes, cuja prática rotineira de acesso ao sertão era a marcha a pé com o eventual uso de canoas. O serviço da mareagem teve, portanto, de se especializar nos trabalhos de minimização das agruras decorrentes dos acidentes hidrográficos, e aqui os intercâmbios culturais com os indígenas tiveram papel preponderante.

Como estivessem inviabilizadas as antigas rotas dos sertanistas já no final da década de 1720, graças às ações dos grupos indígenas, o itinerário ordinário das monções passava pelos rios Tietê, Paraná e Pardo; atravessava o caminho terrestre pela fazenda de Camapuã; retomava os caminhos fluviais pelos rios Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá. Nesse percurso contavam-se cerca de 113 cachoeiras as mais diversas¹⁰, impondo algumas a retirada das canoas do rio para sua varação por terra, e outras conhecimentos precisos para encontrar o canal adequado para atravessá-las a remos. Os grupos de canoas que partiam de São Paulo para Cuiabá foram chamados de monções porque a viagem durava cerca de cinco meses, quase o mesmo tempo da viagem de Portugal às Índias, para a qual o termo era anteriormente empregado¹¹. Perigos e agruras de toda a sorte esperavam os viajantes da rota monçoeira. Com o tempo, contudo, foram aprendidos com os indígenas e desenvolvidos certos saberes e práticas que diminuía ou neutralizavam os desconfortos.

9. C. Bernand e S. Gruzinski, *Historia del Nuevo Mundo*, t. 2, p. 438.

10. F. J. de L. e Almeida, *Diário da Viagem do Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida pelas Capitâneas do Pará, Rio Negro, Matto Grosso, Cuyabá, e São Paulo, nos Anos de 1780 a 1790*, p. 89.

11. S. B. de Holanda, *Caminhos e Fronteiras*, p. 137.

Minimização do serviço de mareagem e especialização dos conhecimentos necessários para a prática da mareagem

Quem Eram Esses Viajantes?

A despeito de a ênfase do presente estudo recair sobre as relações interculturais entre as populações envolvidas nas monções, cumpre ter em consideração o contexto de fluxos mercantis dinâmicos que a rota monçoeira contribuía a movimentar. Nas últimas décadas, historiadores têm assinalado a existência de um mercado interno pujante na capitania de São Paulo do século XVIII. Parecer contrário exprimira Paulo Prado, por exemplo, quando defendera que os descobrimentos das minas das Gerais e de Cuiabá haviam promovido o despovoamento e a decadência econômica de São Paulo. Para esse autor, a avidez “do fisco português, a tirania dos capitães-generais, a fome do sal que empobrecia os organismos, a miséria crescente, sem comércio, sem indústria, sem lavoura, levaram a antiga capitania à indigência extrema em que a encontrou o começo do século XIX”¹². De modo semelhante, Alfredo Ellis sugerira que os descobrimentos auríferos arrancaram do solo paulista os elementos mais “eugênicos”¹³. Por sua vez, John Monteiro e Ilana Blaj têm apontado a constituição, durante o Setecentos, de um mercado interno dinâmico entre São Paulo, as vilas vizinhas, as outras capitanias (através do porto de Santos) e as novas áreas mineradoras. Tal mercantilização dava-se sob base escravista, favorecia a concentração de riquezas nas mãos de uma elite produtora e mercantil e reproduzia uma formação social hierarquizada¹⁴. Milho, feijão, aguardente, gado e escravos eram alguns dos itens que os comerciantes remetiam às minas¹⁵. A transição de sertanistas aventureiros a produtores e comerciantes audazes já havia sido notada por Holanda, entre os monçoeiros e tropeiros do século XVIII, cujo “espírito de aventura, que admite e quase exige a agressividade ou mesmo a fraude, encaminha-se, aos poucos, para uma ação mais disciplinadora”¹⁶. Escrevendo em 1783, o cronista Manoel Cardoso de Abreu, afiançado em sua experiência de comerciante da rota monçoeira entre 1765 e 1776, informava que os moradores da capitania de São Paulo estavam, à época, envolvidos em “várias negociações”, sinal de dinamismo da economia local.

12. P. Prado, *Província e Nação: Paulística, Retrato do Brasil*, p. 16.

13. A. Ellis Júnior, *Os Primeiros Troncos Paulistas*, pp. 118-120.

14. J. M. Monteiro, *Negros da Terra: Índios e Bandeirantes nas Origens de São Paulo*, p. 224; I. Blaj, *A Trama das Tensões: O Processo de Mercantilização de São Paulo Colonial (1681-1721)*, pp. 290-292.

15. K. M. Abud, *Autoridade e Riqueza: Contribuição para o Estudo da Sociedade Paulistana na Segunda Metade do Século XVIII*, pp. 21-24 e 28-29; E. D. Rabello, *As Elites na Sociedade Paulista da Segunda Metade do Século XVIII*, pp. 55-59 e 181-184; P. O. M. Serrath, *Dilemas & Conflitos na São Paulo Restaurada: Formação e Consolidação da Agricultura Exportadora (1765-1802)*, pp. 108-109.

16. S. B. de Holanda, *Caminhos e Fronteiras*, p. 133; cf. também *idem*, *Monções*, pp. 112-113.

[...] uns se limitam a negócio mercantil, indo à cidade do Rio de Janeiro buscar as fazendas para nela venderem; outros da extravagância dos seus ofícios; outros vão a Viamão buscar tropas de animais cavaleiros ou vacuns para venderem, não só aos moradores da mesma cidade e seu continente como também aos andantes de Minas Gerais, [...] e outros, finalmente, compram alguns efeitos da mesma capitania, como são panos de algodão e açúcar, e vão vender às Minas, labutando nesta forma todos naquilo a que se aplicam¹⁷.

A tese do despovoamento da capitania de São Paulo também foi refutada por Silvana Alves de Godoy. De acordo com essa autora, com as descobertas das minas de Cuiabá, embora não poucos tivessem migrado em busca de ouro, outros optaram por aproveitar as oportunidades daquele momento e permaneceram nas vilas que, como no caso de Itu, estavam próximas ao ponto de partida da jornada, o porto de Ararituaba. Entre essas oportunidades, estava o fornecimento, aos que partiam nas monções, de mantimentos (feijão, farinha de milho e mandioca, toucinho, aguardente), canoas e outros petrechos¹⁸. Cardoso de Abreu, na crônica de 1783 já citada, referindo-se às vilas mais próximas do porto das monções, mencionava as diversas atividades existentes, em especial a produção de cana-de-açúcar:

Os moradores das vilas de Parnaíba e Itu e freguesia de Araçariguama, que estão na estrada que vai desta cidade ao porto de Cuiabá, vivem de fábricas de açúcar, de criar seus animais cavaleiros e vacuns e de panos de algodão e por isso são mais remediados, como também os da freguesia de Araraitaguaba pela razão de ser o porto de comércio das ditas minas do Cuiabá¹⁹.

Difundiam-se projetos de colonização de certas paragens da capitania, a exemplo da margem do rio Tietê no lugar de Potunduva (atual distrito de Jaú), que segundo o capitão-mor de Porto Feliz “oferece aos viajantes um golpe de vista pitoresco, e agradável; o solo é fértil, o contorno abundante de caça e coberto de um dilatado bosque de arvoredo majestoso, o ar é saudável, o rio navegável e assaz piscoso”. Às vantagens físicas, somavam-se as políticas, pois a colonização daquele local poderia fornecer auxílio à colônia de Guarapuava, por via do

17. M. C. de Abreu, “Divertimento Admirável para os Historiadores Curiosos Observarem as Machinas do Mundo Reconhecidas nos Sertões da Navegação das Minas de Cuyabá e Matto Grosso...” [1783], *RIHGSP*, vol. 6, 1901, pp. 285-286.
18. S. A. de Godoy, *Itu e Ararituaba na Rota das Monções (1718-1838)*, pp. 9 e ss.; *idem*, “Itu e Ararituaba na Rota das Monções (1718-1838)”, em *v Congresso Brasileiro de História Econômica, 6ª Conferência Internacional de História de Empresas*, pp. 3-4.
19. M. C. de Abreu, *op. cit.*, p. 288.

Paraná e do Tibagi, e incrementar a rota das monções, pois “os navegantes do Cuiabá tendo mantimentos naquele ponto de sua derrota poderiam levar em vez de víveres, maior quantidade de volumes mercantis, que tornariam mais lucrativo o comércio”²⁰.

Com o tempo, contudo, os moradores dessas vilas tiveram dificuldades em exportar, dado que as próprias minas passaram a contar com produções próprias. Já em 1775, a câmara de São Paulo solicitava ao governador Martim Lopes Lobo de Saldanha que intercedesse ao soberano para que fosse proibido fabricar aguardente e fumo nas minas, sendo certo que, com o aumento dos moradores das de Minas Gerais, Goiás e Cuiabá, não poucos

[...] deixaram o exercício da extração do ouro e cuidaram em levantar engenhos das ditas aguardentes, e fumos em tanta abundância, que não só suprem hoje nas referidas minas os úteis gêneros como superabundam de tal sorte que hoje não lhe entram mais desta ou outra capitania, por cuja causa ficou esta capitania privada do único comércio que tinha, que eram aqueles efeitos, que deitava para fora²¹.

Entre os viajantes que solicitavam o serviço das monções, convém distinguir aqueles que empreendiam viagem com objetivos administrativos ou militares oficiais, patrocinados pelo governo colonial, daqueles que partiam com interesses particulares, geralmente comerciantes, mineiros e outros empreendedores.

As expedições oficiais, com fins militares ou administrativos, contavam com recursos da Fazenda Real, que interferia na economia local e dinamizava-a, comprando os itens necessários às viagens. Em 1726, empreendeu Rodrigo César de Menezes monção com destino a Cuiabá, onde deveria estabelecer a administração das minas. Requisitou entre os moradores de Ararituaba e região, à custa da Fazenda Real, feijão, milho, farinha, açúcar, capados, peixe seco, barris, frisqueiras, fumo, entre outros itens. Foram desembolsados com a compra de 23 canoas 1:240\$000 e o pagamento da mão de obra da mareagem montou a 639\$000²². Além disso, durante a viagem, galinhas, feijão, farinha, abóbora e milho foram comprados aos roceiros que se estabeleceram nas margens do rio Paraná (Manuel Homem) e rio Pardo (Bartolomeu Fernandes dos

*o tipo de viagem
oficial e particular*

20. Aesp, C00291, cx. 54, pasta 1, doc. sem número, Antonio da Silva Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 22 maio 1820.

21. BNL, Cód. 4530, ff. 191-192, carta da câmara da cidade de São Paulo ao governador Martim Lopes Lobo de Saldanha, São Paulo, 27 dez. 1775, f. 191v.

22. “Ordem Que Se Mandou ao Provedor dos Quintos Reais Destas Minas”, Rodrigo César de Menezes, Cuiabá, 24 mar. 1728, *DI*, vol. 13, pp. 143-145.

Rios), aos roceiros de Camapuã – onde também se comprou toucinho e aguardente – e do rio Cuiabá²³. Para a expedição militar do brigadeiro José Custódio de Sá e Faria, que se dirigiu ao presidio de Iguatemi em 1774, foram solicitados em Itu e Araritaguaba: “canoas com tudo o que lhe compete e gente de sua mareação as que fossem necessárias./ Duzentos alqueires de feijão./ Duzentos alqueires de farinha./ Oito arrobas de açúcar./ Oitenta medidas de aguardente de cana./ Linhagem para os sacos e mais coisas que forem precisas”²⁴. Em 1804, em uma monção à custa da Fazenda Real composta de 21 canoas e 139 homens, as despesas com embarcações, tripulação e mantimentos ascenderam a 9:575\$727 réis²⁵.

Cuidados especiais eram exigidos aos que preparavam as provisões necessárias à viagem monçoeira. O toucinho, por exemplo, era comprado em Franca, Bragança e Atibaia, mas era preciso que estivesse mais salgado e seco ao fumeiro do que o normal, caso contrário se perdia durante a jornada²⁶. A data da partida ficava à mercê das colheitas e da produção de mantimentos em Porto Feliz e nas vilas das imediações, que eram feijão, farinha de milho, toucinho, carne de porco, farinha de mandioca, açúcar e aguardente da terra²⁷. Aliás, os outros itens indispensáveis a qualquer expedição, como medicamentos, ferramentas, louça, tecidos, azeite e vinho do Reino, deviam ser adquiridos em São Paulo, pois não existiam para vender naquele porto²⁸. Finalmente, todo o cuidado era exigido com a distribuição do espaço das canoas: era preciso calcular com precisão a proporção entre o número de pessoas, o mantimento que podiam consumir e as cargas de comércio, de material bélico e de outro tipo, que eram transportadas. As viagens que transportavam soldados eram mais difíceis, por tomarem os espaços com mantimentos, em detrimentos das cargas, a ponto de um capitão-mor

23. G. L. Rebelo, “Notícia 6ª Prática e Relação Verdadeira da Derrota e Viagem, Que Fez da Cidade de São Paulo para as Minas do Cuiabá o Exmo. Sr. Rodrigo César de Meneses...” [1727], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, pp. 120-123 e 128.

24. “Relação do Que Se Deve Aprontar no Porto de Araritaguaba”, São Paulo, 23 ago. 1774, *DI*, vol. 8, pp. 147-148.

25. Antonio José da Franca e Horta ao Visconde de Anadia, São Paulo, 29 out. 1804, *DI*, vol. 94, pp. 137-138.

26. Aesp, 000291, cx. 54, pasta 1, doc. 113, Antonio da Silva Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 23 ago. 1820.

27. Aesp, 000291, cx. 54, pasta 1, doc. 77, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, aos governadores interinos, Porto Feliz, 31 mar. 1818.

28. Aesp, 000291, cx. 54, pasta 1, doc. 79, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 11 jul. 1818; Aesp, 000291, cx. 54, pasta 2, doc. 7, Antonio da Silva Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 17 fev. 1820.

Provisões e especificações para o porto das monções.

escrever: “por constar a expedição de grande número de praças de homens, que é a pior carga neste caminho de rio”²⁹.

O mais surpreendente é que nem mesmo havia em Porto Feliz um armazém da Real Fazenda – uma casa corroída pela umidade e sem segurança alguma não podia receber esse nome³⁰ –, de modo que era recomendável que os viajantes aparecessem com suas cargas já às vésperas da partida. Para esses trâmites, era comum que alguns moradores da vila alugassem cômodos de suas casas para alojarem as cargas³¹. Em condição lamentável também estava o caminho de São Paulo ao porto de Ararituaba, “danificado com barrocas, atoleiros e pontes caídas”, de modo que não podiam rodar os carros que conduziam as munições e demais petrechos para as praças de Iguatemi e Mato Grosso, sem risco de haver prejuízos para a Real Fazenda. Por essa razão, emitia o Morgado de Mateus ordens, em 1772, para as câmaras de Parnaíba e Itu, para que realizassem os reparos necessários com a maior urgência³². Que fossem essas as condições mesmo para as expedições do governo, apenas demonstra o escasso esforço das autoridades lusitanas em interferir no transporte monçoeiro, que continuava organizado segundo as possibilidades e interesses da gente local.

Ao dinamizar o mercado interno como compradora de vários tipos de produtos, a Fazenda Real não deixava, contudo, de valer-se de meios para adquiri-los a preços mais razoáveis. Em carta ao capitão-mor Salvador Jorge Velho, datada de 10 de janeiro 1767, o Morgado de Mateus informava que remetera 103\$360 réis referentes à conta passada de uma expedição ao Ivaí, e recomendava, sobre os preparos de uma nova expedição à mesma região, a opção pela aquisição do que constituísse “menos despesa para a Fazenda Real”, na compra de canoas, feijão, farinha, toucinho, varas de algodão, caixotes e o mais indispensável³³. Cortes de despesas que, em não raros casos, podiam precipitar as tropas em situações constrangedoras. Cândido Xavier de Almeida e Souza, que em 1800 partira de São Paulo com destino aos fortes militares da fronteira com o Paraguai, assinalava a

29. Aesp, COO291, cx. 54, pasta 1, doc. 39, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 27 jan. 1812 (cit.); Aesp, COO291, cx. 54, pasta 1, doc. 79, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 11 jul. 1818.

30. Aesp, COO291, cx. 54, pasta 1, doc. 77, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, aos governadores interinos, Porto Feliz, 31 mar. 1818; Aesp, COO291, cx. 54, pasta 1, doc. 84, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 7 set. 1818.

31. Aesp, COO291, cx. 54, pasta 1, doc. 78, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, aos governadores interinos, Porto Feliz, 7 jun. 1818.

32. Luís Antonio de Souza às câmaras de Parnaíba e Itu, São Paulo, 19 set. 1772, *DI*, vol. 64, pp. 83-84.

33. Luís Antonio de Souza a Salvador Jorge Velho, São Paulo, 10 jan. 1767, *DI*, vol. 5, pp. 16-17.

falta do “preciso provimento para uma jornada de cinco ou seis dias” da capital a Porto Feliz, embora a Fazenda Real tivesse providenciado, para a monção propriamente dita, o preciso quanto aos armamentos, víveres, petrechos, socorros espirituais e proteções corporais³⁴.

Em razão da dependência da produção local, mesmo as viagens oficiais estavam sujeitas a atrasos, que podiam durar meses. Em 1751, antes de principiar sua viagem ao Cuiabá, onde assumiria o cargo de capitão-general, o conde de Azambuja teve de esperar mais de dois meses para que “crescesse o milho e feijão, e se fizessem as farinhas e toucinhos”, mantimentos cogentes a uma comitiva de 190 pessoas³⁵. Empenhou-se Teotônio da Silva Gusmão, juiz de fora de Itu, na compra dos itens aos produtores locais e comerciantes do Rio de Janeiro, com o que se chegou ao total de noventa sacos de mantimentos e mais de trinta cargas de barris e frasqueiras, que deviam ser consumidos durante os cinco meses de viagem³⁶. Outra fonte informa que nas canoas de carga “embarcaram 1130 sacos de mantimento fora o fato, e barrilhame, e outras cargas mais”³⁷.

Por sua vez, uma das diferenças entre as viagens oficiais e as empreendidas por comerciantes e outros particulares consistia em que estes últimos deviam providenciar o necessário à jornada às próprias custas. Não poucos comerciantes que passaram ao Cuiabá se endividavam com a promessa de que as dívidas seriam pagas com o ouro por ser extraído ou os lucros a serem obtidos. Como refere Holanda, nessas viagens do século XVIII, todos “vivem a crédito, e quem não fia não vende. Aqueles que podem pagar pagam por si e pelos outros”. Se o ouro ou o lucro não apareciam, corriam os juros, de modo que uns e outros viviam com suas fazendas empenhadas³⁸. Além disso, não raro os comerciantes tornavam-se mineradores, fazendeiros e proprietários de muitos escravos devido à inadimplência dos consumidores. Na verdade, a maior parte dos roceiros e mineiros era ou fora comerciante³⁹. O comerciante João Antônio Cabral Camelo,

Crédito sem o
ouro do Cuiabá

34. C. X. de A. e Souza, “Descrição Diária dos Progressos da Expedição Destinada à Capitania de São Paulo para Fronteiras do Paraguai, em 9 de outubro de 1800”, *RHGB*, vol. 202, 1949, pp. 7-8.
35. A. R. de Moura, “Relação da Viagem, Que Fez o Conde de Azambuja, D. Antonio Rolim, da Cidade de S. Paulo para a Villa de Cuyabá, em 1751”, em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 204.
36. *Idem*, *ibidem*, p. 205.
37. IEB/USP, 3 E 14, *Relação da Chegada, Que Teve a Gente de Mato Groço, e Agora Se Acha em Companhia do Senhor D. Antonio Rolim desde o Porto de Ararituaguaba, até a Esta Villa Real do Senhor Bom Jesus do Cuyabá* [1754], p. 3.
38. S. B. de Holanda, *Monções*, p. 112.
39. D. M. Davidson, *Rivers & Empire: The Madeira Route and the Incorporation of the Brazilian Far West, 1737-1808*, p. 137.

que passou ao Cuiabá em 1727, mas permaneceu ali apenas três anos, relatava a experiência de sua viagem, realizada à custa de numerosos empréstimos:

Eu saí de Sorocaba com quatorze negros e três canoas minhas, perdi duas no caminho, e cheguei com uma, e com setecentas oitavas de empréstimo, e gastos de mantimento que comprei pelo caminho: dos negros vendi seis meus, que tinha comprado fiado na Sorocaba, quatro de uns oito que me tinha dado meu tio, e todos dez para pagamento de dívidas. Dos mais que me ficaram, morreram três, e só me ficou um único, e o mesmo sucedeu a todos os que foram ao Cuiabá. Enfim, de 23 canoas que saímos de Sorocaba, chegamos só quatorze ao Cuiabá; as nove perderam-se, e o mesmo sucedeu às minhas tropas, e sucede cada ano nesta viagem⁴⁰.

Quase um século depois, os custos para um particular empreender a jornada monçoeira eram ainda consideráveis. Entre maio e junho de 1826, os membros da expedição Langsdorff, que contavam com o financiamento do Império Russo, solicitaram vários itens entre os produtores locais da região de Porto Feliz, Itu e Sorocaba para realizarem sua viagem científica, que seguiria pela rota das monções. Nessa época, embora sofressem concorrência da rota por terra via Goiás, as monções ainda dinamizavam a economia local. Na fábrica de ferro de São João de Ipanema, localizada em Sorocaba, Langsdorff encomendou foices, facões, balas de chumbo, entre outros. Também compraram aos produtores boa quantidade de feijão, farinha e toucinho. Como de praxe, fez-se mister comprar canoas, novas e usadas, sendo que estas últimas requereram gastos adicionais com reparos. As despesas superaram a expectativa de Langsdorff, que, preocupado, anotou em seu diário: “Dia após dia, vão surgindo gastos não previstos, de modo que não se sabe se o dinheiro destinado à viagem será suficiente. O orçamento inicial era de 800.000 réis, que não serão suficientes nem para a metade da viagem”. Diante disso, os viajantes resolveram vender os animais e mercadorias que haviam adquirido⁴¹.

Aquisições da Real Fazenda e dos comerciantes particulares para as suas viagens dinamizavam o mercado local, mas estes últimos provavelmente dinamizavam-no ainda mais, pois vendiam os gêneros de grande necessidade nas minas distantes, sem deixar de repassar ao consumidor final todos os custos da viagem. Sustenta Ilana Blaj que a carestia e a falta de mantimentos na capitania de São Paulo do início do século XVIII, longe de decorrer da debilidade na

40. J. A. C. Camelo, “Notícias Práticas das Minas do Cuiabá e Goiáses, na Capitania de São Paulo e Cuiabá...” [1734], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 140.

41. G. H. von Langsdorff, *Os Diários de Langsdorff*, vol. 2, pp. 84, 95 e 102-104.

produção, eram resultado do efeito inflacionário provocado pelas minas, que por si só constituíam um mercado mais promissor que o local⁴². A esse respeito, afirmou Antonil tratar-se de uma das causas de “padecerem os moradores grande carestia de mantimentos, por se levarem quase todos aonde vendidos hão de dar maior lucro”⁴³. Sobre a inflação dos preços para os consumidores locais, decorrente da venda dos produtos em mercados distantes, refere o juiz de fora Teotônio da Silva Gusmão, em carta de 1747 ao governador de São Paulo, que a população de Itu ficava “exaurida de mantimentos que levam, vindos os da terra a comê-los mais caros”⁴⁴.

Simultaneamente, os moradores de Mato Grosso padeciam da carestia dos gêneros de primeira necessidade. Segundo Luiza Rios Ricci Volpato, os vendedores de Cuiabá, que já recebiam tais produtos a elevados preços, devido aos gastos com transportes e ao circuito de endividamento em que se encontravam, repassavam parte dos custos aos consumidores finais, o que desvalorizava o ouro em termos de equivalência⁴⁵. Na década de 1750, observou o secretário do governo do Pará, José Gonçalves da Fonseca, que os itens chegavam a “exorbitantes preços, porque, pelo que toca às fazendas, além do seu primeiro custo, se lhes juntam tantas parcelas de direitos e fretes de conduções, que se põem”⁴⁶. Fornece o autor o seguinte exemplo: “um alqueire de sal, que embarrilado no Rio de Janeiro, sai custando 2\$200; posto no Mato Grosso pelo caminho do Cuiabá faz de despesa 28\$240, que, junto ao seu primeiro custo importa 30\$940 [sic]”⁴⁷.

Não raro os comerciantes procuravam contornar as dificuldades do endividamento e dos altos custos com o recurso à diversificação das atividades a que se podiam dedicar. João de Souza de Azevedo, português nascido em Vairão, região do Minho, segundo um cronista, costumava “comerciar de São Paulo para Cuiabá com fazendas, especialmente sal, a que dava consumo naquela vila”. Entre 1746 e 1747, ele resolveu seguir para as efêmeras minas do rio

Diversificação das atividades a fim de contornar o endividamento

42. I. Blaj, “Agricultores e Comerciantes em São Paulo nos Inícios do Século XVIII: O Processo de Sedimentação da Elite Paulistana”, *Revista Brasileira de História*, vol. 18, n. 36, 1998, p. 287.
43. A. J. Antonil [João Antonio Andreoni, s.J.], *Cultura e Opulência do Brasil por Suas Drogas e Minas* [1711], p. 238.
44. Aesp, CO0292, cx. 55, pasta 2, doc. 7, Teotônio da Silva Gusmão ao governador de São Paulo, Itu, 12 dez. 1747, f. 1v.
45. L. R. R. Volpato, *A Conquista da Terra no Universo da Pobreza: Formação da Fronteira Oeste do Brasil (1719-1819)*, p. 132.
46. J. G. da Fonseca, “Notícia da Situação de Matto Grosso e Cuyabá: Estado de Umas e Outras Minas e Novos Descobrimentos de Ouro e Diamantes” [1750], *RIHGB*, t. 29, parte 1, vol. 32, 1866, p. 356.
47. *Idem, ibidem*, p. 357.

Arinos, chegando ali com “ferramentas e outras cousas de dar consumo no arraial, e nele minerar”⁴⁸. Tentativa que se revelou frustrada, dado que o ouro se esgotara pouco depois de sua descoberta. Essas minas do rio Arinos (afluente do rio Juruena, que por sua vez deságua no Tapajós) foram divulgadas por volta de 1739, com grande alvoroço entre os moradores de Mato Grosso e Cuiabá. Chegou-se a levantar um arraial no novo núcleo aurífero, que logo se exauriu, e os moradores que contraíram empréstimos “padeceram execuções pelos empréstimos”, resultando em “universal ruína”⁴⁹.

Em 1747, o mesmo João de Souza de Azevedo apareceu no Pará, onde informou que achara, em um riacho chamado Três-Barras, “grande abundância de ouro”. Afiançado em promessas de extrações auríferas, solicitou empréstimos entre os moradores locais e adquiriu mercadorias, que transportou por via do rio Madeira⁵⁰. Ao chegar a Mato Grosso, requereu novos empréstimos, mas, posteriormente, apurou-se que a notícia de minas no rio Três-Barras “fora estratégia dirigida a algum fim de sua particular utilidade”⁵¹. Aventura e negócio pareciam indissociáveis na trajetória de João de Souza de Azevedo, que procurou obter empréstimos no Mato Grosso e no Pará com a divulgação de notícias duvidosas sobre a existência de regiões auríferas, a fim de prosseguir em seu novo investimento nas rotas de comércio das monções do norte. A respeito da mentalidade aventureira e negociante desses homens, escreveu Holanda que, “sem renunciar à existência móvel do bandeirante, os que participam do comércio de Cuiabá e Mato Grosso têm ambições mais disciplinadas”⁵².

Nesse contexto, é oportuno distinguir, entre as gentes embarcadas nas canoas, as diversas clivagens de grupos sociais envolvidos. Todas as expedições, de uma forma ou de outra, dinamizavam o mercado interno; contudo, embora o governo requisitasse aos produtores locais que vendessem à Fazenda Real os itens necessários às expedições oficiais, estas, assim como as dos particulares, ficavam à mercê de condições de produção e ritmos de trabalho que escapavam ao seu controle. Era imprescindível ao viajante contratar mareantes práticos dos caminhos fluviais, os quais eram trabalhadores livres e recebiam o pagamento adiantado referente aos meses da viagem. Também embarcavam nas canoas

48. *Idem, ibidem*, p. 369.

49. *Idem, ibidem*, pp. 367 e 373.

50. BPME, Cód. CXV/2-13, ff. 339-339v, “Breve Descrição do Rio dos Arinoz”, Pará, 26 set. 1747; AVB, pp. 48-49.

51. J. G. da Fonseca, *op. cit.*, p. 371.

52. S. B. de Holanda, *Monções*, p. 112.

Os monções

monçoeiras os escravos levados pelos comerciantes, podendo, eventualmente, ser empregados nos remos, mas não em atividades especializadas da mareagem. Em viagens oficiais, prisioneiros, povoadores e soldados eram conduzidos aos presídios fronteiriços, mas a maior parte do trabalho da mareagem estava concentrada entre os práticos daqueles caminhos.

Os próximos capítulos analisam as razões pelas quais certo setor da população paulista especializou-se profundamente nas práticas do sertão, a ponto de formar um grupo de trabalhadores que se responsabilizava pela mareagem monçoeira. Procuo também analisar as relações interculturais que esses mareantes mantinham com os grupos indígenas e, sobretudo, com os viajantes, comerciantes e militares, os quais, em certo sentido, representavam a elite colonial local.

Experiência e Interculturalidade

A experiência acumulada, somada aos intercâmbios culturais com os grupos indígenas, ensinou aos mesmos “desclassificados” que integravam as marchas das bandeiras a maneira acertada de construir uma canoa e adentrar no sertão. Do mesmo modo, a mareagem das canoas devia conhecer as formas de superar os diversos acidentes hidrográficos que se encontravam espalhados por todo o roteiro das monções. São esses conhecimentos práticos o núcleo da discussão do presente capítulo.

O tipo de madeiro a escolher, o limite da escavação para obter uma densidade adequada, o comprimento e a largura das canoas: tais características e medidas teriam sido ditadas, ao que parece, pela própria experiência de navegar os rios das monções. O número de obstáculos e o fato de os rios serem mais rasos e apertados impunham canoas menores às monções do sul, em comparação com as ubás monóxilas do norte. Era uma questão de adaptabilidade e capacidade de improvisação, como sugeriu Taunay¹, ainda que, por volta de 1812, a falta de madeiras de bom tamanho em Piracicaba não permitisse a construção de canoas maiores².

Assevera João Antônio Cabral Camelo, em viagem ao Cuiabá no ano de 1727, que da barra do rio Vermelho ao varadouro de Camapuã, torna-se o rio Pardo estreito e com inúmeras curvas, de modo que as canoas grandes passavam por ali com muita dificuldade: “as canoas maiores vão pegando a cada instante

1. A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 2, p. 152.

2. Aesp, COO291, cx. 54, pasta 1, doc. 39, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 27 jan. 1812.

com a proa em um barranco, e com a popa em outro, sendo preciso cortar muitas vezes paus e cavar os mesmos barrancos para poderem passar e navegar adiante³. No ano anterior, Gervásio Leite Rebelo, ao narrar a viagem do capitão-general Rodrigo César de Menezes, de quem era secretário, mencionara certo passo do rio Taquari onde era preciso entrar por “canal tão estreito e cercado de pedras e de penhascos que qualquer leve toque de canoa basta para sacudir gente e cargas e perder tudo”⁴.

A canoa monçoeira foi descrita com detalhes pelo sargento-mor Theotônio José Juzarte:

Chamam-se estas embarcações vulgarmente canoas, são feitas de um só pau, têm de comprido cinquenta, até sessenta palmos, e de boca cinco até sete, são agudas para a proa, e popa são à maneira de uma lançadeira de tecelão. Não tem quilha, nem leme, nem navegação a vela. A grossura do casco não excede na borda a duas polegadas. Custam estes cascos, sem mais preparo algum, setenta, até oitenta mil réis, e mais. Fornece cada uma de oito homens, oito remos, quatro varas, uma cumeeira e coberta de lona, pólvora, bala, machados, foices, enxadas e armas de fogo⁵.

Há indícios de que o tamanho das embarcações não diferia essencialmente do utilizado antes da chegada dos lusitanos, quando eram fabricadas, com outras finalidades, pelos Guarani-Carijó e outros grupos indígenas do vale do rio Tietê⁶. Pois em sua viagem ao Paraguai, no ano de 1628, para assumir o cargo de governador, Luís de Céspedes Xeria requisitou os serviços dos Guarani-Carijó da capitania de São Paulo que lhe fizessem três canoas e as conduzissem pelos rios Tietê e Paraná até seu destino. A fabricação das embarcações demorou um mês, e um dos exemplares possuía 16,50 metros de comprimento por 1,32 metro

3. J. A. C. Camelo, “Notícias Práticas das Minas do Cuiabá e Goiáses, na Capitania de São Paulo e Cuiabá...” [1734], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 134.
4. G. L. Rebelo, “Notícia 6ª Prática e Relação Verdadeira da Derrota e Viagem, Que Fez da Cidade de São Paulo para as Minas do Cuiabá o Exmo. Sr. Rodrigo César de Menezes...” [1727], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 125.
5. T. J. Juzarte, “Diário da Navegação do Rio Tietê, Rio Grande Paraná, e Rio Guatemi...” [1769-1771], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 240.
6. “O uso da canoa”, afirma um estudo recente, “como meio de transporte e a adaptação e locomoção pelos grandes cursos d’água são elementos típicos tanto dos tupis como guaranis que se ajustam perfeitamente ao complexo das sociedades de Cultura Floresta Tropical”. O mesmo autor defende que os Tupi e os Guarani mantiveram conflitos pela posse do vale do rio Tietê, durante o século XVI. Anchieta teria, em dado momento, subido em canoa Tupi e navegado aquele rio. Na passagem para o século XVII, grupos Guarani advindos dos rios Paraguai, Paraná e Paranapanema teriam consolidado algum controle sobre o rio Tietê (cf. M. Mano, *Os Campos de Araraquara: Um Estudo de História Indígena no Interior Paulista*, pp. 240-241).

de largura, enquanto outro somava 14,52 metros de comprimento e 88 centímetros de largura⁷. Tomando-se como referência um palmo a 22 centímetros⁸, têm-se as seguintes medidas máximas para a canoa descrita por Juzarte: 13,22 metros de comprimento e 1,54 metro de largura. Já em 1830, pôde Augusto Leverger mensurar a canoa monçoeira por ele utilizada em sua viagem a Cuiabá em 15,40 metros de comprimento e 1,10 metro de largura⁹. Assim, até a época da total desintegração da rota das monções, não terá havido alteração significativa no modelo de embarcação havia muito utilizado pelos Guarani.

Os rios do extremo oeste foram navegados, por portugueses e espanhóis, com tipos de embarcações específicos, produtos do contato com as populações indígenas locais que ditaram suas particularidades. Em execução dos termos do Tratado de Madri de 1750, dever-se-ia realizar, entre outras, uma expedição pelo rio Paraguai até o rio Jauru, onde seria plantado o marco de mármore demarcatório. As cinco canoas de que dispunha a Partida espanhola para realizar essa tarefa eram antes “lanchas”, em muitos aspectos diferentes das canoas utilizadas comumente pelos portugueses. Eram embarcações armadas com duas peças cada uma, munidas de mastro instalado no meio e com espaço para o trabalho de dezesseis a dezoito remeiros. Além disso, possuíam umas estruturas de toldos, feitas à base de couros, que protegiam praticamente toda a carga das canoas e ainda os remeiros das chuvas e rigores do sol. Segundo o *Diário das Três Partidas*, “são as que usam no Rio Paraguai em todas as embarcações, havendo as capazes de carregar até duzentas arrobas”¹⁰.

As embarcações deviam ser adequadas às exigências dos rios. O rio Paraguai, por exemplo, permite que naveguem embarcações maiores, à vela, de Assunção até certa altura do Pantanal. Mas daí até ao rio Jauru, como experimentado pela Terceira Partida, em 1753, as exigências dos rios são outras e impõem embarcações menores. Quanto mais se se considerar que a referida expedição chegou ao Pantanal no mês de dezembro, época em que se iniciam as cheias. O comandante português Francisco Xavier de Horta, que por ordens

7. L. de Céspedes Xeria, “Carta do Capitão-General Governador do Paraguay...” [1628], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 110.
8. Cf. a conversão utilizada por A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 110, notas 1-4.
9. A. Leverger, “De São Paulo a Cuiabá: Derrota da Navegação Interior da Vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à Cidade de Cuiabá, Capital da Província de Mato Grosso” [1830], *RIHGB*, vol. 247, 1960, p. 364.
10. IEB/USP, Coleção Yan de Almeida Prado, Cód. Yan, 11, “Diário das Três Partidas de Demarcação da América em Virtude do Tratado de Limites Ajustado entre as Duas Coroas de Espanha e Portugal” [1759], ff. 48v-49.

de Cuiabá recepcionou a Partida na altura da foz do rio Taquari, trazendo-lhes víveres frescos e petrechos de que necessitavam, recomendou que, a partir dali, as canoas grandes não deviam continuar a subida do Paraguai¹¹.

Diante desse quadro, os comissários da Partida decidiram utilizar apenas quatro embarcações pequenas que possuíam, e que permitiam, ainda assim, transportar as quatro peças de mármore que se uniriam no marco do Jauru, os víveres indispensáveis e, é claro, os cosmógrafos de ambas as Coroas¹². Sá e Faria comentou que foi imperativa a mudança de barcos na viagem ao Alto Paraguai, pois “como o rio entrava a crescer, [...] as embarcações castelhanas, por muito grandes não podiam romper a remos”¹³. Da mesma forma, para realizar a demarcação do Salto de Sete Quedas, deliberou-se em Assunção, em outubro de 1753, que o mais prudente seria solicitar aos paulistas que mandassem algumas de suas canoas, que comumente navegavam o rio Paraná¹⁴. Manuel Antonio de Flores, que esteve entre os expedicionários, refere que foram treze as canoas requisitadas aos paulistas, todas conduzidas por práticos mamelucos¹⁵.

Passava-se da metade do século XVIII e os espanhóis, mesmo conhecendo as imposições dos rios, mantinham o uso de seus bergantins, o que os impedia de navegar pelo Alto Paraguai. Os portugueses, por seu turno, graças ao uso das canoas indígenas, adequadas aos rios menores e labirínticos, puderam frequentar, com a regularidade possível – dados os conflitos com os grupos nativos –, os rios São Lourenço e Cuiabá, situados além do Pantanal¹⁶. O tamanho das canoas era regulado pela experiência acumulada pelas populações, em seus intercâmbios culturais, e não pela qualidade das madeiras que oferecem as florestas.

11. “[...] porque as correntes eram furiosas com a enchente do rio, que é maior por este tempo, com ventos contínuos pela proa, que reinam de Norte nesta Estação, o que embarçaria muito as embarcações grandes, que vinham carregadas, e ainda mais não havendo onde sirgar, porque ainda que o rio seguisse navegável ainda para maiores barcos até mais arriba do rio Jauru, suas margens eram de bosques espessos, sem praia, ou de pântanos com macega, e erva cerrada”. Cf. *ibidem*, f. 82.
12. *Ibidem*, ff. 82-82v.
13. BNL, Pombalina, Cód. 629, ff. 14-14v, José Custódio de Sá e Faria a Antônio Rolim de Moura, Rio Paraguai, 1 jan. 1754.
14. IEB/USP, Coleção Yan de Almeida Prado, Cód. Yan, 11, “Diário das Três Partidas de Demarcação da América em Virtude do Tratado de Limites Ajustado entre as Duas Coroas de Espanha e Portugal” [1759], f. 102v.
15. M. A. de Flores, “Carta de D. Manuel A de Flores al Marqués de Valdelirios Comisario General de S. M. Católica, para la Ejecución del Tratado de Límites Celebrado en Madrid en 1750” [1756], em P. de Angelis (org.), *Colección de Obras y Documentos Relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*, t. 5, p. 277.
16. M. de F. Costa, *História de um País Inexistente: Pantanal entre os Séculos XVI e XVIII*, p. 182.

A existência, já na primeira metade do século XVIII, nos arredores de Arariaguaba e Itu, de um grupo de práticos especializados nos serviços da mareagem dos rios monçoeiros, decorria de um longo processo de intercâmbio cultural entre lusitanos, indígenas e seus filhos mamelucos. Ainda que a navegação do rio Tietê não fosse unanimidade entre os sertanistas preadores de índios, pois muitos itinerários seguiam por terra, sobretudo quando dos ataques às reduções do Guairá, Tape e Uruguai, não se deve desprezar a importância da via fluvial na mobilidade dos paulistas¹⁷. A viagem do governador do Paraguai pelo Tietê no ano de 1628 é evidência clara de que a utilização das vias fluviais, se não era decisiva para os habitantes do planalto de Piratininga, pelo menos é certo que era conhecida em suas técnicas fundamentais, como o fabrico da canoa e os procedimentos de mareagem nas cachoeiras.

De fato, a aprendizagem dessas técnicas não ocorre da noite para o dia. Se os mareantes do século XVIII conservaram práticas indígenas de navegação, deve-se supor que o costume fora precedido por importantes intercâmbios culturais. Escreve um informante, no ano de 1695, que os paulistas se serviam das canoas para chegar à Vacaria durante o século XVII, tomando-as ora no rio Tietê, ora no Paranapanema: “navegando desde povoado pelo rio Anhembi abaixo até dar no Rio Grande e depois subindo por outro até a Vacaria. Este caminho tem suas cachoeiras onde se varam as canoas. Outro caminho tem 14 ou 15 dias de viagem por terra, e depois rodam por um rio chamado Paranapanema até dar no Rio Grande. Este caminho não tem cachoeiras”¹⁸.

No capítulo 2, analisei os itinerários que os antigos sertanistas paulistas tomavam, pelo século XVII, para cruzar a Vacaria, em especial o que seguia pelos rios Paranapanema, Ivinheima, Mbotetei, entre outros, e as ações dos Guaykuru para controlar aquela região, provocando a perda da memória prática dessa rota entre os mamelucos. Cada vez menos percorrida, essa rota chegou a aparecer em

17. Há certamente exagero na tese de A. de Taunay (*História das Bandeiras Paulistas*, t. 2, p. 110): “Pelas águas do Tietê cada vez mais frequentes desceram as bandeiras cativadoras de índios e prospectoras de ouro”. O predomínio das viagens por caminhos de terra é sublinhado por A. Ellis Júnior (*Resumo da História de São Paulo: Quinhentismo ao Seiscentismo*, pp. 190-191; cf. M. Nóbrega, *História do Rio Tietê*, p. 23). Também para Holanda, a “via predileta era a terrestre, e o Paranapanema só ocasionalmente serviu para a navegação” (S. B. de Holanda, *Monções*, p. 21; cf. *idem*, *Caminhos e Fronteiras*, pp. 34-36 e 137).
18. “Notícias Utilíssimas á Corôa de Portugal e Suas Conquistas” [1695], em E. de C. e Almeida (org.), “Inventários dos documentos relativos ao Brasil Existentes no Archivo de Marinha e Ultramar”, t. 6, *ABN*, vol. 39, 1921, p. 224.

Se o rio pelo Anhembi, por via não
era navegável, Paulistas no rio
Anhembi Taunay, 1628

plano do Morgado de Mateus, que dizia possuir um mapa que a indicava¹⁹. Contudo, fossem quais fossem os itinerários, os conhecimentos práticos do navegar acumulavam-se na experiência dos mamelucos.

O procedimento de fabricação das canoas, embora contasse com ferramentas adventícias, permaneceu em geral fiel ao que adotavam os indígenas havia tempos antes da invasão do conquistador europeu. Descreve-o Antonio Alves Câmara:

[...] derrubam um madeiro, tiram-lhe a casca, fazem uma face plana, e depois cavam grosseiramente, procurando dar a forma côncava interna de canoa./ Cavam com fogo, machado e enxó por cima e por baixo. Uma das extremidades é conservada com a seção transversal do corte, a outra é um pouco alterada a fim de tomar a forma de proa./ Atravessam caibros grossos, ou finos aos dois, facetados na parte superior para servirem de bancos²⁰.

Válido tanto para as canoas paulistas como para as amazônicas, as quais eram maiores e se chamavam ubás, fazia-se uso no século XVIII do mesmo procedimento de fabricação dos indígenas²¹. Os madeiros utilizados eram a peroba, o tamboril e o timbó²²; Francisco de Oliveira Barboza, astrônomo do serviço real, acrescenta que da casca do jataí, “por ser muito grossa, fazem os gentios e sertanistas canoas para navegarem”²³; Langsdorff refere o uso da imbaúba²⁴. Tais madeiros eram requisitados no vale do rio Capivari²⁵. Devia ser tal o consumo de árvores na construção de embarcações que alguém protestava, desde Itu, em 1747, que “é fundada na pena de serem causa de se destruírem os matos com as

19. Luís Antonio de Souza a João Martins Barros e Antonio Lopes de Azevedo, São Paulo, 30 out. 1770, *DI*, vol. 9, pp. 83-84.
20. A. A. Câmara, *Ensaio sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil*, p. 64.
21. *Idem*, *ibidem*, p. 65. As ubás eram distintas, por sua vez, das igaritês e das canoas cobertas. Delson discute essas diferenças e os obstáculos específicos da navegação amazônica, como o fenômeno da pororoça (cf. R. M. Delson, “Inland Navigation in Colonial Brazil: Using Canoes on the Amazon”, *International Journal of Maritime History*, vol. 7, n. 1, 1995, pp. 9-15 e 19-22).
22. A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 2, p. 155.
23. F. de O. Barboza, “Noticias da Capitania de S. Paulo, da América Meridional Escriptas no Anno de 1792”, *RIHGB*, vol. 5, 1855, p. 24. Essa é uma das poucas inserções de próprio punho do autor, pois este documento é uma cópia resumida de M. C. de Abreu, “Divertimento Admirável para os Historiadores Curiosos Observarem as Machinas do Mundo Reconhecidas nos Sertões da Navegação das Minas de Cuyabá e Matto Grosso...” [1783], *RIHGPS*, vol. 6, 1901, pp. 253-293.
24. G. H. von Langsdorff, *Os Diários de Langsdorff*, vol. 2, p. 93.
25. M. C. de Abreu, *op. cit.*, p. 261.

O madeiro usado para a fabricação das canoas paulistas e ubás.

canoas, e ficar a terra como se acha sem uma tábua por falta de paus para isso que todos vão nas canoas”²⁶.

A quem quisesse viajar para o Cuiabá, uma das primeiras providências a tomar era a compra das canoas. Mesmo as autoridades metropolitanas as compravam, de modo que não se constata a prática do aluguel ou empréstimo. Em Cuiabá, geralmente os viajantes as vendiam aos interessados em voltar das minas na “monção para povoado”. Em Araritaguaba, uma expedição, que partiu em setembro de 1769, comprou a Thomé Pacheco Gonçalves três canoas aos preços de 70\$800, 70\$400 e 54\$400 réis²⁷. As negociações, recomendadas até pelas autoridades, para que o preço das canoas alcançasse “seu justo valor”, eram razoáveis diante dos implausíveis preços cobrados, chegando rapidamente a custar, em 1818, 150\$000 uma embarcação pronta em Porto Feliz²⁸. Pode-se ter uma ideia do que representam os referidos preços tendo-se em conta que o soldo de seis meses pagos a cada soldado que partiu para o Iguatemi no mesmo ano montou a 11\$400 réis²⁹, e que se vendia no mesmo porto toucinho a \$800 o alqueire, feijão a \$320 o alqueire, farinha a \$400 o alqueire e o alqueire de sal a 2\$560³⁰. Não era fortuita, portanto, a recomendação do Morgado de Mateus, em carta ao capitão-mor Salvador Jorge Velho, datada de 10 janeiro de 1767, diante dos preparativos para uma expedição aos sertões do Iguatemi, para que o montante a ser pago por cada canoa devesse se “regular conforme o merecimento de cada uma pelo seu justo valor”³¹.

Algumas canoas eram compradas pelos viajantes sem estar preparadas, consistindo apenas do casco. Tais embarcações deviam receber as bordaduras adequadas para sua conservação, trabalho pelo qual se cobrava à vista ou a jornal, dependendo do acordado com o interessado: à época do Morgado de Mateus, cada bordadura custava quatro mil réis³². Quem comprava canoas usadas geralmente devia fazer os reparos necessários: Langsdorff, por exemplo, atrasou a partida de sua expedição e arcou com gastos adicionais para que fosse calafetada

26. Aesp, C00292, cx. 55, pasta 2, doc. 7, Teotônio da Silva Gusmão ao governador de São Paulo, Itu, 12 dez. 1747.

27. “Conta dos Gastos”, Araritaguaba, 23 set. 1769, *DI*, vol. 6, p. 41.

28. Aesp, C00291, cx. 54, pasta 1, doc. 77, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, aos governadores interinos, Porto Feliz, 31 mar. 1818.

29. “Relação do Pagamento, Que Se Fez aos Soldados” [São Paulo, anterior a 12 set. 1769], *DI*, vol. 6, pp. 20-21.

30. “Conta dos Gastos”, Araritaguaba, 23 set. 1769, *DI*, vol. 6, pp. 40-44. Cf. a conversão utilizada por A. de Taunay (*História das Bandeiras Paulistas*, t. 2, pp. 102-103): um alqueire, na época, equivalia a 13,8 litros.

31. Luís Antonio de Souza a Salvador Jorge Velho, São Paulo, 10 jan. 1767, *DI*, vol. 5, p. 16.

32. *Ibidem*, p. 17.

As canoas eram compradas, não alugadas.

uma das canoas que comprara³³. No final da década de 1760, cem pregos de pau a pique para o conserto das canoas custavam \$720³⁴.

Outra despesa que corria à custa dos viajantes era a aquisição dos remos, pois os mareantes não possuíam instrumentos de trabalho próprios. Se não estivessem desbaratados pelo uso durante a jornada, os remos podiam ser vendidos nas minas, juntamente com as canoas. No referido período, um remo de proeiro custava \$160, e o remo de remar, \$120³⁵.

Com efeito, os artesãos que fabricavam embarcações possuíam um controle ampliado sobre o processo produtivo e a jornada de trabalho. Em meados do século XIX, quando a noção propriamente capitalista de tempo de trabalho era já amplamente difundida na Europa, o viajante Langsdorff lamentava a autonomia daqueles que consertavam as canoas:

É triste ter que depender de um operário daqui; nem com muito esforço se consegue fazer algo, principalmente nas vésperas de alguns feriados como o desta semana [...]. Todo o esforço e dinheiro empregados para manter os empregados trabalhando são inúteis. O carpinteiro, por exemplo, já faz meses que está trabalhando nas canoas e até agora não terminou o serviço. Deve-se atribuir a negligência dos brasileiros não só ao clima, mas também à abundância de alimentos e ao prazer que têm pela bebida. Nova ordem foi dada hoje para contratar mais trabalhadores, para ver se conseguem aprontar as canoas esta semana³⁶.

Munidos de uma noção de tempo diversa daquela dos viajantes europeus, cuja familiaridade com o capitalismo transfigurara em “indolência” os sistemas de trabalho vigentes no Brasil, os trabalhadores que construíam canoas realizavam uma tarefa que demandava um conhecimento especializado e cada vez mais raro. Assim, entrando a segunda metade do século XIX, ainda podiam manejar com certa independência seu tempo de trabalho, manter algum controle sobre o processo produtivo artesanal e impor preços notáveis ao seu serviço.

Houve quem, por volta de 1858, solicitasse providências contra os artesãos que construíam canoas, pois, além de fazerem uma jornada de apenas quatro horas por dia, ainda recebiam de quatro a cinco mil réis diários. Com o ritmo de trabalho ao gosto dos trabalhadores, refere uma testemunha, “tornaram-se

33. G. H. von Langsdorff, *op. cit.*, vol. 2, p. 88. Alguns anos antes, o próprio governo de São Paulo preparara uma expedição com dez canoas usadas (Aesp, C00291, cx. 54, pasta 2, doc. 23, Antonio da Silva Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 9 ago. 1820).

34. “Conta dos Gastos”, Araritaguaba, 23 set. 1769, *DI*, vol. 6, p. 41.

35. *Ibidem*.

36. G. H. von Langsdorff, *op. cit.*, vol. 2, pp. 88 e 99.

Os remos também
havia-se por aquisição

duplicados os preços das construções”; outro afirma que os operários aparecem “só por *formalidade*, alguns dias; que ao princípio trabalhavam bem, e depois pouco a pouco foram-se relaxando, a ponto de irem ao serviço só por formalidade ao que atribuí ficarem as ditas canoas por preços exagerados”³⁷. Contudo, tais depoimentos devem ser relativizados tendo em conta, por um lado, a decadência da rota monçoeira no referido período, suplantada pelos lucrativos muares, e, por outro, a exiguidade de práticos e construtores de canoas, o que certamente devia favorecer a autonomia dos artesãos e o alcance imoderado dos preços. Mas nada desautoriza supor autonomia semelhante na segunda metade do século XVIII.

Nessa época, os práticos paulistas eram conhecidos por exímios entendedores das técnicas de navegação fluvial. Ao que parece, chegavam alguns a conhecer estilos de embarcações e técnicas de mareagem diferentes dos comumente utilizados nos rios das monções. Durante os preparativos para a Segunda Partida de Demarcação de Limites (1759), por exemplo, o parecer dos paulistas com relação às canoas mais adequadas à navegação de alguns afluentes do rio Uruguai, e deste até o Paraná, foi prontamente acatado:

Os Paulistas, como mais acostumados à navegação de canoas, e inteligentes em sua melhor construção, acharam as que haviam feito os índios informes, e muito carregadas de madeira, pelo que se resolveu, que, enquanto permitia o corte que elas tinham, as reparassem a seu modo aligeirando-as, para que pudessem levar mais carga; e em lugar de remos de pá, que com trabalho e número dobrado de remadores se servem os índios, se substituíram de voga, pondo-lhes toleteiras nas bordas das canoas, para que, remando sentados, fosse menor a fadiga, e se diminuísse o número de índios, e de víveres, cuja condução era um dos principais embaraços da jornada³⁸.

A instalação de toleteiras, isto é, das peças de madeira ou de metal, pregadas na borda da embarcação, com um furo onde encaixa a forqueta do remo, e a adoção da prática de remar sentado, embora não sendo o estilo dos paulistas, pareceu-lhes a solução mais indicada para um problema específico. Além dessa capacidade de improvisação, ressalta-se na citada passagem como os práticos observaram o que entenderam como imperfeições das canoas construídas pelos índios, recomendando as alterações que julgavam necessárias.

37. IEB/USP, 19 B 10, Joaquim d'Almeida Leite Moraes. *Representação sobre a Colônia Naval do Itapura Dirigida a s. m. o Imperador por [...] Bacharel em Direito pela Faculdade desta Cidade e Deputado à Assembleia Legislativa da Província* [1860], pp. 48-49.

38. IEB/USP, Coleção Yan de Almeida Prado, Cód. Yan, 11, “Diário das Três Partidas de Demarcação da América em Virtude do Tratado de Limites Ajustado entre as Duas Coroas de Espanha e Portugal” [1759], f. 126.

Anos mais tarde, a fama dos paulistas espalhava-se pelas missões espanholas de Mojos, vizinhas à capitania de Mato Grosso: um dos curas insistia em comprar canoas portuguesas e pedia auxílio de mamelucos para a exploração do rio Baures, considerado aurífero³⁹.

Que os paulistas eram tidos em alta conta como experimentados navegadores dos rios do interior da América portuguesa, pode ser atestado pela trajetória do já mencionado João de Souza de Azevedo. Embora nascido em Portugal, ele residira em Ararituaguaba por muitos anos, e sua habilidade de sertanista não era posta em dúvida pelas autoridades⁴⁰. Como quer que seja, ele se transferiu para as minas do Mato Grosso, e já entre 1746 e 1747, explorava os rios Sepotuba, Semidouro e Arinos⁴¹. Em 1747, estava entre os desenganados com as minas de Arinos, e, passando pelo rio Tapajós ao Amazonas, apareceu no Pará, tendo sido o segundo a fazê-lo desde Mato Grosso, depois de Manuel Félix de Lima⁴². Retornou a Mato Grosso em 1749, navegando o rio Madeira como condutor da primeira monção de comércio⁴³. Seu prestígio como sujeito prático da navegação dos rios amazônicos era amplamente reconhecido, tanto assim que o governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado, embora soubesse de sua chegada no Pará em 1748, quatro meses antes das ordens reais que liberaram o caminho, não se dispôs a prendê-lo: “necessitamos dele para a Demarcação dos Rios Madeira e Guaporé, porque certamente é o mais prático que hoje há daquela navegação”, como escreveu ao ministro Diogo de Mendonça Corte Real⁴⁴.

O processo cultural de especialização dos mareantes livres não foi imediato. Mesmo que os descimentos de bandeirantes a pé tenham levado uns e outros para além dos limites do Pantanal, chegando até o Peru e a Amazônia, semelhante atividade não tinha ainda a regularidade de uma rota comercial como a que se estabeleceu posteriormente com as monções do século XVIII. Assim, o número de pilotos e guias era pequeno nos primeiros anos das monções. Além disso, sua experiência de lida com o sertão era ainda limitada. Por essa razão, as viagens

*Descimentos dos rios
S. Pantanal, X. Amazonas
de bandeirantes*

39. APMT, Defesa, 1785, Lata A, 783u, José Pinheiro de Lacerda a Luís de Albuquerque, Forte Príncipe, 16 abr. 1785.
40. O “melhor sertanista que se conhece”, diz um governador (AHU, Mato Grosso, cx. 6, d. 381, Antônio Rolim de Moura a Diogo de Mendonça Corte Real, Vila Bela, 28 maio 1752, f. 18).
41. AVB, p. 49.
42. BPME, Cód. CXV/2-13, ff. 339-339v, “Breve Descrição do Rio dos Arinoz”, Pará, 26 set. 1747.
43. AVB, pp. 48-49.
44. AHU, Pará, cx. 36, d. 3365, Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça Corte Real, Pará, 9 mar. 1754.

1871

dos primeiros anos de São Paulo a Cuiabá foram desastrosas, como relata o cronista José Barbosa de Sá:

Entrando o ano de 1720, fizeram viagem para estas minas algumas gentes [...]. Pade-
ceram grandes destroços, perdições de canoas nas cachoeiras por falta de pilotos e práticos,
que ainda então não havia, mortandades de gentes por falta de mantimentos, doenças, co-
midas das onças, e outras muitas misérias. Não sabiam ainda [...] o uso de toldar as canoas,
que tudo lhes apodrecia com as chuvas, nem também dos mosquiteiros para a defesa dos
mosquitos, que muitos anos depois foram a experiência e a necessidade ensinando todas
estas cousas pelo que padeceram de misérias sobre misérias os que escaparam da morte.
Houve comboio de canoas em que morreram todos sem ficar um vivo, pois eram achadas
as canoas e fazendas podres pelos que vinham atrás, e os corpos mortos pelos redutos e
barrancos. [...] O capitão José Pires de Almeida, que, morrendo-lhe a escravatura e perden-
do tudo o mais que trazia, chegou a dar um mulatinho que tinha em conta de filho por um
peixe pacu por conservar a vida⁴⁵.

Contar com bons pilotos e guias era uma recomendação constante nos
relatos de viajantes monçoeiros. Embora pudessem ser recrutados alguns es-
cravos para o serviço de remeiro, a maior parte da mareagem era formada de
homens livres. A expedição que o governo de São Paulo enviou a Mato Gros-
so em 1818 contava com doze canoas e uma canoinha, que demandaram uma
tripulação de 103 homens, sendo dezesseis pilotos (devia estar incluído aí o
guia), dezesseis remeiros, treze contrapilotos e 58 remeiros. Assim, cada canoa
contava com oito tripulantes, além de acomodar os passageiros e as cargas⁴⁶. A
mareagem ficava disposta nas embarcações da seguinte forma: ao bico da proa
ia o proeiro, munido de um remo um pouco maior do que os dos remeiros,
para desviar de possíveis obstáculos no curso dos rios; ao bico da popa iam
o piloto e o contrapiloto, munidos também de remos maiores que os dos re-
meiros, com os quais controlavam os movimentos gerais da canoa; à proa iam
cinco ou seis remeiros e à popa mais alguns. Todos os da mareagem remavam
em pé, como os nativos locais o faziam havia séculos. O compasso da remada
era ditado pela pancada com o calcanhar que dava o proeiro ao meter o remo
na água (ver Figura 10)⁴⁷.

A distribuição da tripulação
em canoas

45. J. B. de Sá, "Chronicas do Cuyabá..." [1765], *RHIGSP*, vol. 4, 1899, pp. 19-20.

46. Aesp, C00291, cx. 54, pasta 1, doc. 84, "Relação do Número de Praças da Tripulação Que Marcharam para a Capitania de Mato Grosso, na Presente Expedição, Comandada pelo Capitão João Ignacio Perdigão", Francisco de Moraes Leite, Porto Feliz, 7 set. 1818.

47. T. J. Juzarte, *op. cit.*, pp. 240-241.

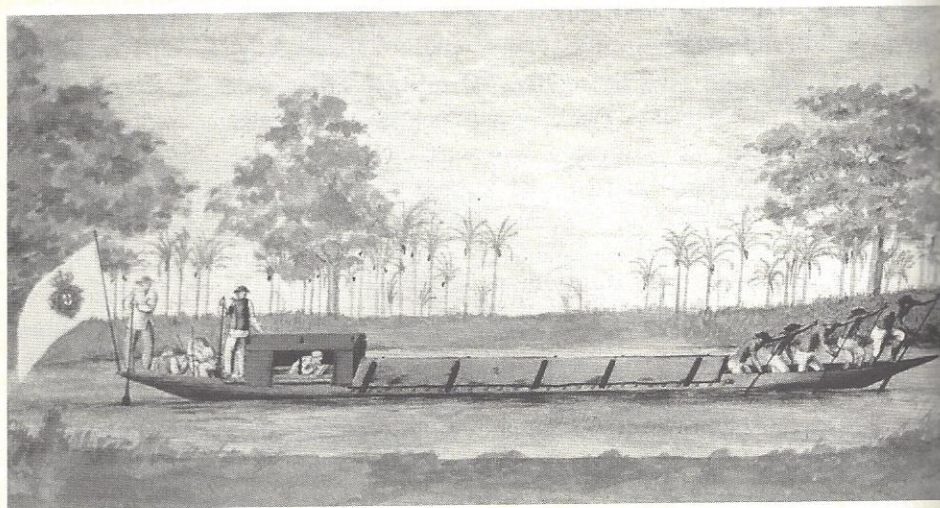


FIGURA 10. “Prospecto das Canoas em que Navegaram os Empregados na Expedição Filosófica pelos Rios Cuiabá, S. Lourenço, Paraguai, e Jaurú”. A aquarela provém da viagem filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira. Alguns elementos típicos da canoa monçoeira podem ser verificados: *a.* o piloto ao bico da popa, seguido do guia, destacado dos outros pelo colete escuro; *b.* o toldo de baeta encarnada; *c.* as cargas cobertas; e *d.* os quatro remeiros sem camisa e de chapéu, liderados pelo proeiro. Fonte: Museu Bocage, ARF-33, f. 75, em A. R. Ferreira, *Viagem ao Brasil...*, vol. 2, p. 152.

Como os rios Pardo, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá, durante a viagem de ida às minas, e os rios Taquari, Coxim, Paraná e Tietê, durante a viagem de volta a São Paulo, navegavam-se a montante, os remos tornavam-se inadequados, de sorte que se utilizavam, nesses casos, varas com esporões de ferro à ponta. Com a ironia que lhe é peculiar, o Autor Anônimo recomenda: “vindes a investir a remos estes rios; guardai-os para outra ocasião, pegai as varas pondo-lhe ferrões nas pontas, que só com elas é que podereis subir por esta calçada continuada de lagos”⁴⁸.

Havia uma hierarquização das funções da mareagem monçoeira⁴⁹. Todos os pilotos que controlavam as canoas de um comboio atendiam às resoluções do assim chamado guia: embarcado na canoa capitânia, que seguia na dianteira das outras e lhes indicava o caminho a seguir, o guia era, como informa Juzarte,

48. “Notícia 8ª Prática Exposta na Cópia de uma Carta Escrita do Cuiabá aos Novos Pretendentes daquelas Minas” [1746], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 192.

49. Cf. o estudo de Norbert Elias sobre o desenvolvimento da hierarquização entre os oficiais navais na Inglaterra dos séculos XVI e XVII (N. Elias, “Studies in the Genesis of the Naval Profession”, *The British Journal of Sociology*, vol. 1, n. 4, 1950).

Navegação a montante
no rio e no rio

A hierarquia
da tripulação

“um homem dos mais práticos, e inteligentes daquele sertão, ao qual todos os mais pilotos seguem”⁵⁰. Bem entendido que a jurisdição do guia limitava-se aos aspectos técnicos, não à disciplina da mareagem, cujos cuidados ficavam a cargo, no caso de expedições oficiais, de meados do século XVIII, de um oficial menor e até quatro soldados⁵¹.

Tanto nos diários de Langsdorff quanto nos de Florence, percebe-se que chamou a atenção dos viajantes o papel desempenhado pelo guia nos trabalhos da mareagem: tratava-se de Antonio Lopes Ribeiro, que àquela altura, 1826, já fizera a viagem a Cuiabá 26 vezes. “Antonio Lopes, nosso guia, tem sua memória extraordinária; conhece cada pedra da cachoeira, cada árvore frutífera às margens do rio, cada banhado ou riacho, cada relva, cada acontecimento, cada quebra, naufrágio ou perda de embarcações ou homens, escravos ou livres, no caminho de Porto Feliz até Cuiabá”⁵².

Parece a Valderéz Antônio da Silva que se tratava do mesmo Antonio Lopes Ribeiro, que aparecera na listagem resultante das devassas de 1806, sendo indicado, naquela oportunidade, como “piloto”, o que indica uma ascensão no seu *status* profissional à época de Langsdorff. Consta também que fora referido como “bastardo” (ou mameluco) e casado, tendo, então, a idade de 36 anos. Destarte, estaria já com 56 anos quando foi empregado, em 1826, na expedição do cônsul russo⁵³.

Mais de um viajante exprimiu admiração semelhante à de Langsdorff pela “memória extraordinária” dos guias monçoeiros. Impressionava aos passageiros que resolviam empreender a rota das monções a capacidade que tinham os mareantes de guardar na memória não só o itinerário e os acidentes hidrográficos, mas sobretudo os procedimentos técnicos demandados por cada ocasião específica. O conde de Azambuja, Antônio Rolim de Moura, escreveu que “é uma arte esta maior do que se apresenta à primeira vista, pois é necessário estarem estes homens com lembrança em uma viagem tão comprida”⁵⁴.

Os modos de passar as cachoeiras denotam a importância da memória: a depender de cada caso, passavam embarcados todos, procurando o melhor canal

Memória e a administração
 das expedições

A importância da memória
 na passagem das cachoeiras

50. T. J. Juzarte, *op. cit.*, p. 241.

51. Aesp, C00291, cx. 54, pasta 1, doc. 39, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 27 jan. 1812.

52. G. H. von Langsdorff, *op. cit.*, vol. 2, p. 246.

53. V. A. da Silva, *Os Fantasmas do Rio: Um Estudo sobre a Memória das Monções no Vale do Médio Tietê*, p. 37.

54. A. R. de Moura, “Relação da Viagem, Que Fez o Conde de Azambuja, D. Antonio Rolim, da Cidade de S. Paulo para a Villa de Cuyabá, em 1751”, em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 206.

para descer a toda velocidade; ou se passava a canoa à meia carga e sem passageiros; ou somente sem passageiros; ou à sirga, conduzindo a canoa amarrada por cordas e margeando a cachoeira; ou retirando as canoas e as cargas e fazendo a varação por terra. Como são mais de cem cachoeiras, a viagem poderia tornar-se truncada, se o guia e os pilotos não soubessem os procedimentos adequados para passá-las, de modo que houve quem afirmasse que “em uns e outros está a brevidade ou a demora das viagens, assim nas navegações pelos rios, como nas passagens das correntes, itaipavas e cachoeiras; porque os bons passam a maior parte delas a remo, e com toda, ou só meia carga” (ver Figuras 11 a 15)⁵⁵.



FIGURA 11. Vista da primeira grande queda do rio Tietê, denominada Salto de Avanhandava, segundo aquarela de Aimé-Adrien Taunay [1826]. Escreve Langsdorff: “É evidente que, nesse ponto, as embarcações têm que ser descarregadas, pois essa cachoeira não é navegável. Por isso, aqui é obrigatoriamente um local de pouso. É necessário retirar as mercadorias e transportá-las por terra, juntamente com as embarcações, para abaixo da cachoeira. A essa operação de descarregar e transportar por terra chamam varação, varadouro ou varadoiro” (G. H. von Langsdorff, *Os Diários de Langsdorff*, vol. 2, pp. 154-155). Fonte: *Expedição Langsdorff ao Brasil, 1821-1829...*, vol. 2, p. 111.

55. J. A. C. Camelo, *op. cit.*, p. 132.



FIGURA 12. Vista da segunda grande queda do rio Tietê, denominada Salto de Itapura, segundo aquarela de Aimé-Adrien Taunay [1826]. Escreve Manuel de Barros: “se levam as cargas às costas dos negros, passando as canoas às mãos roçando o barranco até as meterem na boca do varadouro” (M. de Barros, “Notícia 7ª Prática e Roteiro Verdadeiro das Minas do Cuiabá, e de Todas as Suas Marchas...” [entre 1727 e 1740], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 165). Fonte: *Expedição Langsdorff ao Brasil, 1821-1829...*, vol. 2, p. 111.



FIGURA 13. Cachoeira do rio Paraná, denominada Salto de Urubupungá, segundo aquarela de Aimé-Adrien Taunay [1826]. A pintura deste salto mostra uma paisagem que já não existe, pois o lugar foi totalmente modificado quando da instalação do complexo hidrelétrico. No início do século XIX, os viajantes costumavam fazer uma digressão ao Urubupungá para realizar boas caçadas, pescarias – podem-se ver, em primeiro plano, os membros da expedição Langsdorff caçando e preparando o peixe – e comércio com os Kayapó que habitavam aquelas paragens. Fonte: *Expedição Langsdorff ao Brasil, 1821-1829...*, vol. 2, p. 111.

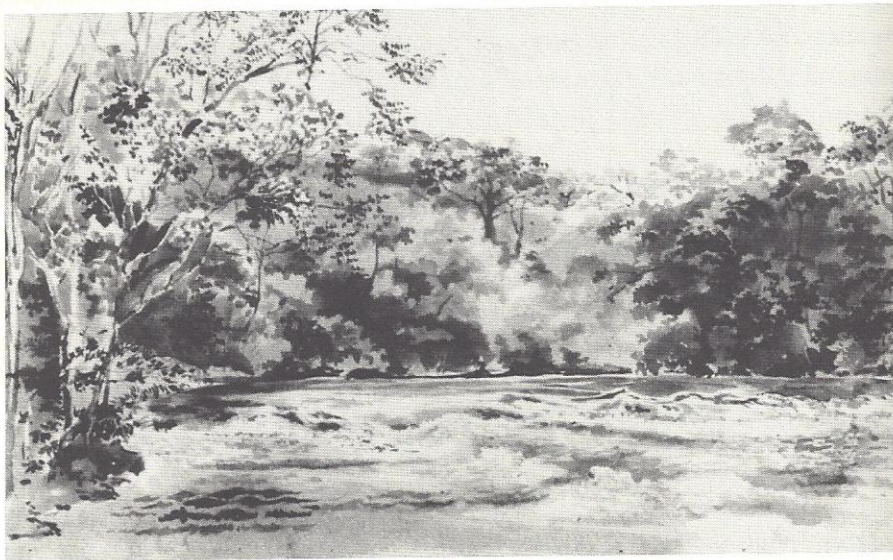


FIGURA 14. Vista de uma cachoeira do rio Pardo, segundo aquarela de Aimé-Adrien Taunay [1826]. A maioria das cachoeiras do rio Pardo eram passadas à sirga, conduzindo-se a canoa amarrada por cordas margeando a cachoeira ou puxando-a a partir da parte de cima das quedas. Fonte: *Expedição Langsdorff ao Brasil, 1821-1829...*, vol. 2, p. 111.

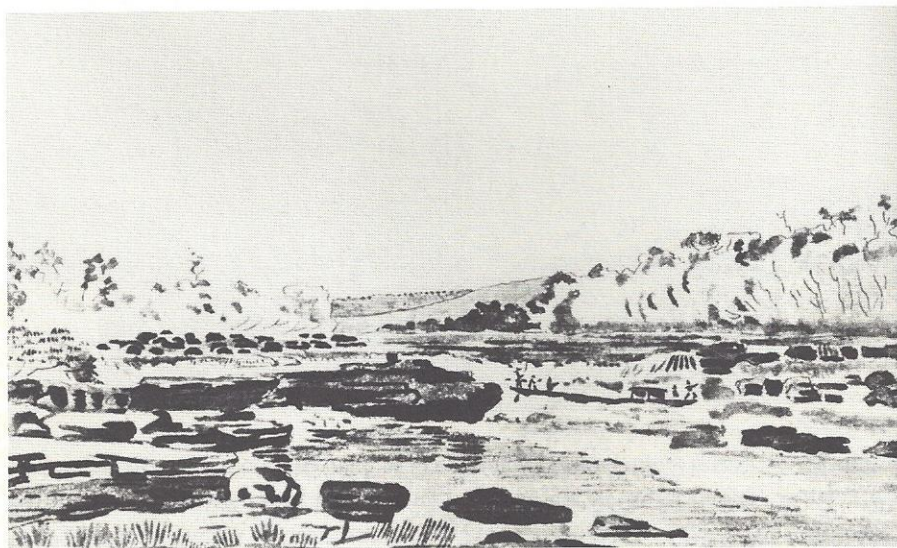


FIGURA 15: Canoa atravessando a toda velocidade por entre os canais da cachoeira da Ilha, no rio Coxim, segundo aquarela de Hercules Florence. Fonte: H. Florence, *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas: 1825 a 1829...*, p. 83.

O procedimento de passar as cachoeiras menores sem desembarcar a tripulação, e metendo as canoas a toda velocidade pelos canais estreitos e perigosos, infligia medo em não poucos viajantes. Era preciso saber em que parte da cachoeira estava o canal adequado à sua travessia; para as monções do norte, alguém chegou a pôr no papel que as dezessete cachoeiras da subida do rio Madeira, até a boca do rio Mamoré, podiam ser passadas à mão esquerda⁵⁶. Mesmo um guia experimentado como José de Arruda Botelho, reputado “mestre do caminho”, podia equivocarse, como parece ter sucedido ao determinar que uma cachoeira do rio Pardo, a da paragem da Lage, podia ser descida com as cargas embarcadas, o que resultou em uma canoa alagada e na perda de alguns barris de pólvora⁵⁷.

O costume de atravessar certas cachoeiras do rio Tietê com a gente embarcada amedrontou o luso-brasileiro Diogo de Toledo Lara e Ordonhes, em sua viagem à capitania de Mato Grosso, para tomar posse do cargo de ouvidor em Cuiabá, em 1785:

Eu não passava cachoeira alguma em canoa que não ficasse sem sangue, de susto, porque o sistema dos pilotos e remadores é nessas cachoeiras meterem mais remeiros mestres em cada uma das canoas [...] e depois fazem um grande esforço com o qual, e com a violência da correnteza, que nas cachoeiras é violentíssima por terem muita queda, vai a canoa como uma seta, o que eles querem para assim obedecer melhor a canoa aos remos, tomar direito o canal que faz em muitas cachoeiras mil torcicolos; de sorte que eu via que se naquela violência a canoa batia em alguma das muitas pedras que há, infalivelmente, tudo se fazia em cacos e não havia remédio senão ir ao fundo⁵⁸.

Em outra descrição do mesmo procedimento de passar a canoa a toda velocidade, agora por uma cachoeira do rio Coxim, Florence observou o sincronismo dos mareantes, cujos movimentos denotavam precisão, energia e habilidade:

Toda a carga sai das canoas, nas quais se metem cinco ou seis homens dos mais entendidos. Sobem então um pouco o rio e, virando de repente, enfiam o canal. Eis que o frágil batel se inclina; voa que não corre; num redemoinho de espuma mergulha a popa ou a empina temeroso. Mas aí vigia o guia, de pé com um varejão na mão; à popa, o ajudante e seus pilotos estão alerta, e no meio trabalham os proeiros. Todos eles manobram com precisão, energia e habilidade.

56. BPPB, Cód. 125, ff. 44-44v, “Lembrança da Notícia e Averiguação”, 25 abr. 1750.

57. Aesp, CO0291, cx. 54, pasta 1, doc. 38, Francisco Correa de Moraes Leite, capitão-mor, ao governador de São Paulo, Porto Feliz, 15 out. 1810; Aesp, CO0291, cx. 54, pasta 1, doc. 38, Antonio Maria da Silva Torres, tenente de dragões de Mato Grosso, ao capitão-mor de Porto Feliz, Camapuã, 1 set. 1810.

58. D. de T. L. e Ordonhes, “Carta de um Passageiro de Monção” [1785], em A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 3, p. 226.

Curvados para maior firmeza das pernas, manejam o remo e a zinga, desviando a todo instante dos choques de encontro aos penhascos, onde as canoas se fariam em mil pedaços⁵⁹.

Para a passagem de uma cachoeira, em geral adiantava-se o guia acompanhado de mais alguns em uma canoa, observava “as condições do rio”, que sempre são mutáveis, e decidia qual procedimento seria adotado pelos mareantes. “Para esta operação”, ressaltou Langsdorff, “é necessário muito conhecimento prático do local”⁶⁰. Em outras ocasiões, era preciso que o guia decidisse em questão de segundos diante de uma situação de alto risco. Assim, por exemplo, a certo passo da viagem de Langsdorff pelo Tietê, a canoa em que ele e o guia estavam tomou força repentinamente com a correnteza do rio. A embarcação foi arremessada e ficou presa entre os baixios e rochas, prestes a tombar: “O guia que estava em pé no meio do barco segurando uma vara pulou apressadamente dentro do rio, onde ficou com água até os ombros, e mandou os outros trabalhadores fazer o mesmo”⁶¹. Conseguiram assim evitar o tombamento da canoa e retirá-la do baixio com ajuda de alavancas de ferro (ver Figura 16).

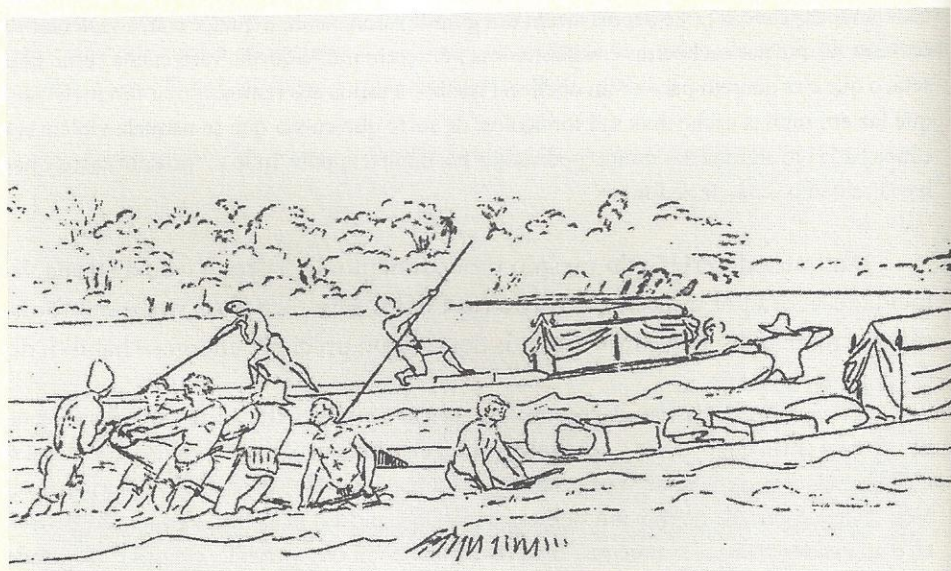


FIGURA 16. Mareantes desencilham as canoas da expedição Langsdorff de um baixio do rio Tietê. Fonte: H. Florence, *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas: 1825 a 1829...*, p. 40.

59. H. Florence, *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas: 1825 a 1829; com Gravuras do Autor* [1829], p. 81.

60. G. H. von Langsdorff, *op. cit.*, vol. 2, p. 176.

61. *Idem, ibidem*, p. 172.

A experiência acumulada pelos mareantes no domínio dos segredos dos rios monçoeiros não os livrava de acidentes de trabalho. Francisco José de Lacerda e Almeida, navegando a montante do rio Coxim, viu cair na água dois mareantes, empurrados pela aspereza de uma cachoeira: “e por felicidade se não afogaram naqueles fervedouros, e redemoinhos, ou pelo menos não quebraram algum membro nas pedras”⁶². Na passagem da canoa em que estavam Juzarte e o guia de sua monção pelo rebojo do Jupuí, perigoso redemoinho do rio Paraná, quem foi jogado no rio foi o próprio guia, o que provocou pânico generalizado entre os viajantes, ao verem que a canoa era sugada pelo turbilhão das águas. Como escreve Juzarte, “ficando assim a embarcação sem piloto, nem governo, porque os mais se atemorizaram [...] tomando a corda o guia tornou a embarcar, e animando a gente se endireitou a embarcação, saltando todos sobre uma grande pedra que estava na água”⁶³.

A ciência prática dos rios tem por instrumento privilegiado de trabalho a memória dos guias. Quando se alagam os pantanais, e ficam submersas as copas de algumas árvores, é pelas manchas verdes que se movimentam no curso das águas que os guias distinguem os descaminhos e lembram do itinerário a seguir⁶⁴. Segundo Langsdorff: “Para ser um guia, uma pessoa tem que conhecer tudo sobre a correnteza, a foz, a profundidade e as baixadas do rio em cada lugar”⁶⁵.

Embora o guia fosse aquele que tomava as decisões mais importantes sobre os trabalhos da mareagem na expedição como um todo, em cada canoa contavam muito as funções desempenhadas pelo piloto e pelo proeiro. Com um remo maior do que os dos outros camaradas, governava o piloto a direção tomada pela canoa; também o proeiro dispunha de um remo maior, pois graças a ele podia desviar o barco dos perigos que surgissem à frente. Destarte, piloto e proeiro, de acordo com o parecer de Augusto Leverger, “devem ser homens destros e com mais ou menos experiência dessa navegação”⁶⁶.

Assumia ainda o proeiro algumas funções mais, devido ao reconhecimento que a função, com seus perigos e exigência de longa experiência, parecia ter entre os mareantes em geral. Assim, refere Lacerda e Almeida com algum detalhe as

62. F. J. de L. e Almeida, *Diário da Viagem do Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida pelas Capitânicas do Pará, Rio Negro, Matto Grosso, Cuyabá, e São Paulo, nos Anos de 1780 a 1790*, p. 72.

63. T. J. Juzarte, *op. cit.*, p. 265.

64. “Notícia 8ª Prática Exposta na Cópia de uma Carta Escrita...”, pp. 197-198. O procedimento chamou a atenção de Florence, que escreveu: “Em alguns lugares, o que dá a conhecer as margens são as plantas e árvores a surgirem de dentro d’água” (H. Florence, *op. cit.*, p. 98).

65. G. H. von Langsdorff, *op. cit.*, vol. 3, p. 60.

66. A. Leverger, *op. cit.*, p. 365; cf. A. de Taunay, *História das Bandeiras Paulistas*, t. 2, p. 143.

A monção é o mesmo redemoinho
privilegiado dos pilotos

Os pilotos do
trabalho

funções exercidas pelo proeiro da canoa que o trouxe de Vila Bela a Ararita-guaba, no ano de 1788. Tratava-se de

[...] um remador dos mais antigos, e experiente [...], com o título de proeiro. Este homem tem as chaves do caixão das carnes salgadas, e das frisqueiras, comanda e governa a proa, e está na sua jurisdição e vontade o fazer mais, ou menos compassadas as remadas, conforme bate mais, ou menos apressadamente com o calcanhar na canoa, servindo cada pancada como de compasso para cada uma remada: todos remam em pé. Este homem merece na verdade toda a contemplação, pois nas descidas das cachoeiras leva a vida em muito perigo e risco; porque como o rio corre nelas (para assim dizer) como a bala despedida da peça, é necessário desviar a proa e a canoa das pedras, que lhe estão em frente [...]; se nestas rápidas mudanças sucede escorregar, ou roçar a canoa em alguma pedra, ainda que seja levemente, vai ao rio, e se faz em pedaços, ou ao menos morre afogado./ Todas estas considerações da importância da sua pessoa, e a autoridade que tem, o fazem respeitado de seus companheiros, e tem toda a chibança de um vilão obsequiado e respeitado⁶⁷.

Guias, pilotos, proeiros e remeiros eram, desde fins dos anos 1720, quando a rota das monções se tornara rotineira, trabalhadores livres assalariados. No capítulo 7 deste trabalho são analisadas as condições sociais de seu recrutamento no âmbito das populações mamelucas paulistas, bem como o regime de exploração da força de trabalho. Por enquanto, convém sublinhar que os viajantes que seguiam para o Cuiabá faziam-no, em sua maioria, munidos de um grupo de escravos negros que lhes pertenciam, e que muito provavelmente seriam empregados naquelas minas. A divisão do trabalho que perdurava durante os cinco, seis ou sete meses de viagem caracterizava-se por um exclusivismo dos trabalhadores livres mais “graduados” no exercício de suas funções mareantes, rejeitando como trabalho dos remeiros e dos escravos o transporte das cargas durante a variação por terra. Refere Leverger, já para os anos finais das monções, que “nas cachoeiras, só os remeiros levam as cargas às costas”⁶⁸.

Predominou por mais de um século um código costumeiro que regia a divisão das funções entre os mareantes “graduados”, os remeiros e os escravos dos viajantes, e que delimitava claramente os espaços de uns e de outros. Aos trabalhadores livres “graduados”, as funções mais especializadas da mareagem. Já os escravos bem podiam servir como remadores⁶⁹. Somente remeiros e escravos eram obrigados a transportar as cargas durante as variações por terra, como

67. F. J. de L. e Almeida, *Diário da Viagem do Dr. Francisco...*, pp. 83-84.

68. A. Leverger, *op. cit.*, p. 365.

69. IEB/USP, Coleção Yan de Almeida Prado, Cód. Yan, 31, “Roteyro da Viagem de São Paulo para as Minas do Cuyabá Que Fez Francisco Palácio no Ano de 1726” [1734], por Francisco Palácio, f. 10v.

testemunhou o barão de Langsdorff. Esse perspicaz observador notou que certas funções correspondiam a cada grupo da tripulação, e que apenas ocasionalmente eles cooperavam em uma mesma atividade. Assim, durante a variação do salto de Avanhandava, no rio Tietê:

Todos estavam ocupados, sendo que as suas tarefas seguiam uma determinada orientação, ditada por costumes e leis antigos, mas suficiente para evitar toda e qualquer desorientação. Por exemplo, só os remadores devem levar a carga ou o lastro. O proeiro e o piloto (os oficiais) de cada uma das embarcações devem trabalhar com cuidado e prestar contas de tudo o que recebem. Um joga de cima e o outro recebe embaixo. Depois que uma embarcação foi totalmente descarregada, ela é levada algumas centenas de metros para baixo, através da parte inicial superior da cachoeira (os baixios), uma operação que envolve um certo risco; depois ela é trazida para a margem para ser arrastada por terra. Amarra-se, então, uma corda forte na proa do barco, e todos, dos oficiais mais graduados aos trabalhadores comuns, põem mãos à obra para empurrar a embarcação por terra. Preciso reconhecer que imaginei que isso seria mais difícil do que realmente é. Quase toda a tripulação fica segurando a corda, alguns, de pé, vão da direita para a esquerda, manejando grandes e fortes barras de ferro; e outros ajudam a levar o barco para frente, empurrando-o pela parte de trás. É costume distribuir para a tripulação, durante esse trabalho difícil, um cálice de aguardente, o que lhes renova a força e a coragem⁷⁰.

Percebe-se, por esse relato, uma flagrante hierarquização das funções dos trabalhadores das canoas monçoeriras. Entrando o século XIX, deve-se ter em conta, além do referido exclusivismo dos “graduados”, um exclusivismo análogo dos trabalhadores remeiros livres em relação aos escravos. O mesmo Langsdorff, ao se preparar para deixar uma paragem do rio Tietê na qual fizera falha a expedição, constava que: “Os remadores terminam seu trabalho muito antes de nós; quando chega a hora de embarcar, meus empregados e escravos ainda estão lavando pratos e travessas”⁷¹.

Na América portuguesa, as distinções baseadas em cor, ocupação e *status* permeavam a vida cotidiana das pessoas comuns e das elites coloniais, e produziam um complexo sistema de múltiplas hierarquias de honra e estima. Particularmente na capitania de São Paulo, de acordo com a análise de Schwartz, o incremento das plantações de açúcar, nas décadas finais do século XVIII, não criou por si mesmo as hierarquias baseadas na cor, mas as intensificou enormemente. O mesmo autor enumera, para outras regiões, alguns casos em que grupos de ocupações mais ou menos exclusivas dos mestiços protestavam contra

70. G. H. von Langsdorff, *op. cit.*, vol. 2, p. 156.

71. *Idem, ibidem*, vol. 2, p. 137.

a ascensão social de indivíduos considerados “negros”, da mesma forma como reclamavam das comparações⁷². Segundo Schwartz, a hierarquia baseada na cor perpassava o cotidiano de todas as camadas sociais:

Em uma sociedade colonial baseada na escravidão, em que os negros estavam na base e os brancos no topo, a discriminação e o preconceito criavam atitudes e percepções entre toda a população. As divisões e rivalidades de cor, etnia e “nação” foram amplamente difundidas entre a população de cor. As pessoas de ascendência mista tendiam a enfatizar que eram distintas dos negros e a se identificarem com os degraus superiores na hierarquia das cores⁷³.

A vigência de uma espécie de código costumeiro que reforça uma divisão do trabalho nas canoas pode ser percebida em relatos da primeira metade do século XVIII. Com efeito, por tais relatos fica-se sabendo que, embora fosse em geral delegada aos escravos a função do transporte das cargas durante a varação por terra, essas imposições estavam sujeitas a estratégias de subversão.

A carta do Autor Anônimo, escrita em 1746, narra uma viagem de Aratiguaba a Cuiabá, com base na compilação do relato de Francisco Palácio. A mareagem era composta, nessa expedição, basicamente de escravos, situação que não era muito comum nas monções. Por esse relato, é possível notar que os escravos atuavam no sentido de influir sobre o ritmo de trabalho e a distribuição da comida. Afirma a carta quando da passagem do rio Tietê ao Paraná:

[...] tive uma emborcação [e] molhou-se mantimento e a fazenda; quis falhar para enxugar mas a minha tropa não quis demorar nada; os negros tanto remam para diante como para trás, se ilha, dava, não os tinha para me remarem ou bem ou mal acima; [...] o trabalho dos varadouros me amofinava e os negros quando varavam as cargas metiam-se em matos e consumiam-nas⁷⁴.

Mais à frente, durante o varadouro de Camapuã, constata-se a mesma astúcia dos escravos, de modo que fica registrado o apelo do autor “advertindo que nunca os largueis que se os deixares sós desviam-se no caminho ou dormem quando querem, ou consomem, e furtam o que levam”⁷⁵.

72. Por exemplo, em 1756, na Bahia, uma milícia de “crioulos” protestou ao saber que um soldado nascido na África fora nomeado comandante do agrupamento (cf. S. B. Schwartz, “Brazilian Ethnogenesis: *Mestiços, Mamelucos, and Pardos*”, em S. Gruzinski e N. Wachtel [orgs.], *Le Nouveau monde, mondes nouveaux: l'expérience américaine*, pp. 23-27).

73. *Idem, ibidem*, p. 27.

74. “Notícia 8ª Prática Exposta na Cópia de uma Carta Escrita...”, p. 190.

75. *Ibidem*, p. 193.

Desafio recorrente aos que empreendiam a viagem monçoieira representavam os escravos que trabalhavam em um ritmo próprio, furtavam e consumiam as cargas ou fugiam. Tanto assim que mesmo na bem equipada monção do governador Rodrigo César, que seguiu para Cuiabá em 1726, tais situações ocorreram. Como informa seu secretário a respeito da passagem do varadouro de Camapuã, feita por terra com canoas e cargas às costas dos escravos:

Neste varadouro de canoas e cargas, morte de brancos e negros, consumo de mantimentos e destruição de tudo, [...] [levam-se] em umas pequenas carretas as canoas puxando delas mais de 20 e 30 negros, em cuja condução se experimentam vários descômodos, não só em cargas que arrombam e furtam, como nos mantimentos que se perdem; que nesta altura é a perda mais sensível, e tanto mais se quer antes perder um negro, sendo estes tão necessários, que um alqueire de mantimento, feijão ou farinha⁷⁶.

Expedições bem aparelhadas, como a do barão de Langsdorff, não estavam imunes às estratégias daqueles que, responsáveis por transportar e fiscalizar as cargas, se apropriavam delas. Contudo, o diário de viagem do cônsul não deixa claro se se tratou de uma ação promovida pelos escravos ou pelos trabalhadores livres, embora pela quantidade dos itens subtraídos seja possível supor que não eram poucos os envolvidos. “Transtornos os mais diversos”, escreve Langsdorff, “acontecem em tais oportunidades. À noite, alguns roubaram vinho, outros açúcar. Foram descobertos e declarados culpados, e terão, em consequência, que pagar o prejuízo (aproximadamente 14 garrafas)”⁷⁷.

A atuação dos escravos – nesse caso, indígenas – podia tomar proporções ampliadas. Durante o século XVIII, ficou conhecida a história do padre José Pompeu de Almeida, que vem narrada em certo passo da *Vida do Venerável Padre Belchior de Pontes*, publicada em Lisboa pelo jesuíta Manuel da Fonseca, em 1752. Desgostoso com os atritos que tivera com outro clérigo, determinou-se o referido padre Pompeu a buscar asilo e refúgio no sertão do Cuiabá. Embarcando com alguns índios, desceu o rio Tietê sem estorvos maiores e levantou pouso em uma ilha do rio Paraná. Diz o cronista que “os índios, mal satisfeitos com as impertinências do amo, e pouco tementes a Deus, tanto que o viram dormindo em terra, o deixaram, levando-lhe a canoa com tudo, quanto puderam apanhar comodamente, sem serem sentidos”. Ao amanhecer, constatou o clérigo que estava desamparado e sem recurso algum para buscar o que comer. Conta

76. G. L. Rebelo, *op. cit.*, p. 123.

77. G. H. von Langsdorff, *op. cit.*, vol. 2, p. 157.

a narrativa popular que, na iminência da morte, fez confissão ao padre Belchior de Pontes, que ao mesmo tempo estava nos arredores do rio Pinheiros, em São Paulo⁷⁸. A bilocação milagrosa do padre Pontes não deve eclipsar a mágica social do motim de escravos indígenas.

* * *

Seja como for, ainda que se utilizassem de boa parte das técnicas de construção naval e mareagem indígenas, as monções colocavam em situação de contato populações diversas, com pautas culturais específicas e hierarquizadas de acordo com uma nova divisão social do trabalho. Com o passar das décadas, definiram-se *status* diferenciados para cada uma das funções exercidas pela mareagem. Tornaram-se vigentes códigos costumeiros exclusivistas, demarcadores de espaços sociais de prestígio no âmbito das funções dos mareantes (que constituíam uma gradação: remeiro, proeiro, piloto e guia), e entre estes, como grupo, e os escravos, que acumulavam tarefas próprias. Sobretudo, multiplicaram-se as estratégias de subversão e os conflitos entre as populações hierarquicamente posicionadas. Todo um quadro social produto das novas relações interculturais vigentes a partir do século XVIII, caracterizador das especificidades dessas viagens ao extremo oeste.

Assim, tendo em vista os compartilhamentos culturais em curso durante o Setecentos, é preciso matizar a ideia de que “os paulistas conservaram praticamente intactas as técnicas indígenas de construção de embarcações e de mareagem pelos rios encachoeirados”, como sugere uma estudiosa⁷⁹. É muito provável que pouco tenha sido acrescentado ao método de fabricação das canoas, e uma comparação entre a técnica empregada no trabalho dos Guarani-Carijó que, em 1628, durante um mês, construíram três canoas para o governador do Paraguai, Céspedes Xeria, e a técnica dos artesãos especializados que, no século XIX, cobravam vultosas somas pelos seus produtos, revelaria mais semelhanças do que diferenças, embora não se deva desprezar a maior utilização de instrumentos de ferro. Quanto às técnicas de navegação dos rios, a despeito das notáveis permanências, como o remar em pé, o transporte de número maior de passageiros, cargas comerciais, armas, animais e móveis pesados impunha técnicas

Cristina Glória Kok quanto as praticas de construção de canoas e mareagem permanecerem intactas

78. M. da Fonseca, S.J., *Vida do Venerável Padre Belchior de Pontes, da Companhia de Jesus da Província do Brasil* [1752], cap. 29, pp. 181-182.

79. G. Kok, *O Sertão Itinerante: Expedições da Capitania de São Paulo no Século XVIII*, p. 37.

diferenciadas, a exemplo da varação das cachoeiras e do uso de varas com esporões de ferro à ponta.

As relações sociais, por sua vez, eram inteiramente outras. A mareagem estruturou-se segundo uma divisão social do trabalho específica, que hierarquizava funções, indivíduos e *status*. A militarização das expedições, acelerada na segunda metade do século XVIII, com a disputa territorial entre as duas Metrôpoles, agravou o descompasso entre as práticas tradicionais e as novas exigências. Mesmo assim, a cultura mameluca, amálgama de novidades presentes e heranças passadas, permanecia uma das condições essenciais para a realização dessas viagens, e ao mesmo tempo seu contraponto, ao impor ritmos e costumes que nem sempre se coadunavam com a estabilização do roteiro fluvial.