

Monções: canoas de histórias nos rios do ouro cuiabano

Marcos Lourenço de Amorim*

Resumo:

Este artigo apresenta aspectos do cotidiano da rota das monções paulistas – de Ararituaba à Cuiabá - a partir de fontes arquivais e da obra de Afonso Taunay e Sergio Buarque de Holanda. O Trabalho enfatiza a relevância dos rios na história da América portuguesa e o papel de sujeitos históricos anônimos em um movimento migratório que atendia aos interesses estratégicos metropolitanos de ocupação colonial e a iniciativa privada de comerciantes em torno das descobertas auríferas na região do Rio Cuiabá. O artigo mostra a contribuição da técnica de mareação indígena no movimento monçoeiro, vislumbra a interferência das monções no abastecimento do mercado interno e as dificuldades do maior movimento migratório fluvial na história do Brasil.

Palavras-chave: História do Brasil, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, monções.

Abstract:

his article presents the everyday aspects of the route of the monsoon Paulistas - Ararituaba of the Cuiabá - from archival sources and the work of Afonso Taunay and Sergio Buarque de Holanda. The work emphasizes the importance of rivers in the history of Portuguese America and the role of anonymous historical subjects in a migratory movement that served the strategic interests of metropolitan colonial occupation and the private sector traders around the auriferous discoveries in the Cuiabá River region. The article shows the contribution of indigenous technique in mareação monçoeiro movement, sees the interference of the monsoon in supplying the domestic market and the difficulties of the largest river migration in the history of Brazil.

Keywords: History of Brazil, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul.

*Mestre em História e docente da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul – campus de Coxim

Este artigo – fragmento dos escritos da minha Dissertação de Mestrado (AMORIM, 2004), é propedêutico, iniciatório ao tema das monções, por isso objetiva discorrer sobre este movimento migratório fluvial na história do Brasil em suas nuances mais básicas, é um vislumbre do cotidiano dessas expedições e apresenta alguns aspectos pitorescos dessa viagem de São Paulo aos rincões da América portuguesa em busca de ouro ou do comércio nas minas cuiabanas.

Em uma perspectiva tropológica poderíamos afirmar que este artigo é um convite ao leitor para que suba em um canoão monçoeiro para uma viagem nas memórias e na história de um movimento que interferiu no abastecimento interno da América lusitana no século XVIII, ao mesmo tempo em que contribuíram para o acúmulo primitivo do capital europeu, (FRAGOSO, 1992) colaboraram para a criação da Capitania de Mato Grosso em 1748 e provocaram mudanças nos limites do mapa do Brasil pela transgressão dos limites do Tratado de Tordesilhas (CORREA FILHO, 1994).

A pesquisa arquivada em manuscritos setecentistas no Arquivo Público de Mato Grosso e no Arquivo Público de São Paulo e a análise de importantes documentos coevos selecionados em trinta anos de pesquisa por Afonso Taunay na obra *História das Bandeiras Paulistas* (TAUNAY, 1975) são as fontes para a narrativa deste trabalho, acompanhadas com o raciocínio sociológico do cordial historiador do Brasil Sérgio Buarque de Holanda, no clássico *Monções* (HOLANDA, 1976).

Amparado por estas fontes se pode afirmar que o movimento monçoeiro, entrelaçado ao bandeirismo paulista foi uma continuação das várias bandeiras que, no século XVI e XVII, percorreram os territórios ocidentais e atravessaram a região onde se formaria o Estado do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Nessa transição, os caminhos percorridos a pé pelos bandeirantes no interior do continente americano, aos poucos foram substituídos no início do século XVIII pelos caminhos fluviais e se constituíram em um intenso movimento migratório ocorrido entre Ararituaba e Cuiabá. (HOLANDA, 1976, p.47)

Essas expedições, compostas principalmente por moradores da Capitania de São Paulo, devassaram esse espaço geográfico em busca do indígena ou do caminho para as minas do Peru. Essa região, na percepção etnocêntrica do colonizador era vista como o *sertão*, manchas *desertas*, lugar desconhecido, sem limites, um espaço de formas e tempo múltiplos que, ao ser conhecido e povoado por bandeirantes e monçoeiros se ordenou e passou a ser uma região colonizada, de fronteira, antemuro da colônia.

Este movimento, também conhecido como monções do sul decorreu das descobertas auríferas do rio Cuiabá, na primeira década do século XVIII pelo sertanista Pascoal Moreira Cabral no ano de 1719. Quando as notícias dessas jazidas encontradas próximas ao Cuiabá chegaram à São Paulo, deflagrou-se o movimento migratório do planalto paulista àqueles rincões: 1719, portanto, é a baliza historiográfica do início do movimento monçoeiro, enquanto o ano de 1838 foi apontado por Holanda como o ocaso do período monçoeiro. (ver discussão em AMORIM, 2004, p. 19).

A Historiografia mostra que estas expedições fluviais do século XVIII tiveram um papel histórico na luta pela conquista e ocupação do extremo oeste brasileiro e no desenvolvimento econômico do mercado interno, além de ter contribuído na ampliação territorial da América portuguesa, ou seja, as expedições monçoeiras atendiam interesses oficiais de ordem estratégica, política e econômica, associados aos interesses de iniciativa privada com objetivos claramente comerciais que se conjugavam na exploração de um sistema de comunicação que estabeleceu não somente o abastecimento da população e o escoamento do ouro do oeste brasileiro, mas também a ocupação dessa região colonial, que se constitui um dos mais fascinantes casos de fronteira da história do Brasil, sendo palco de conflitos com as nações indígenas em relações assimétricas dos monçoeiros com povos caiapós, guaicurus e paiaguás.

Para entender esse processo de ocupação monçoeira no oeste luso-americano, o conceito de *prática de espaço*, desenvolvido por Michel de Certeau (1996) entremeiam as conclusões deste trabalho. Segundo as orientações deste autor, o espaço surge a partir da ação humana, pela criação ou invenção. Nesse sentido, o espaço monçoeiro, foi animado por um conjunto de movimentos que se desdobraram a partir das circunstâncias e das contingências de diferentes agentes sociais. Padres, autoridades reinóis, indígenas, negros escravos e europeus se juntaram no processo de construção do novo lugar. Alvo e razão da migração, o *praticante do espaço*, o paulista, no início do século XVIII, aproveitou-se das experiências acumuladas pelo bandeirante no convívio com o indígena e o meio sertanejo, mas reafirmou outras formas de convívio trazidas da Península Ibérica (CERTEAU, 1996, p. 201-202). Os monçoeiros adentraram ao sertão pelos *caminhos líquidos* em busca das minas de ouro, a fim de encontrar o metal ou comerciar com os mineiros, outros se organizaram em Itu, Sorocaba e outras Vilas paulistas, plantando milho, feijão, criando animais, construindo canoas, fabricando remos ou organizando outro negócio que interessasse aos monçoeiros; outros paulistas

reivindicaram sesmarias e se estabeleceram ao longo do caminho, às margens dos rios para com a sua lavoura e criações abastecer às expedições.

Permeiam as reflexões deste texto, conceitos braudelianos relativos aos “ritmos de tempo” tais como: o ritmo da longa duração, quase imóvel, o das relações do homem com o seu meio físico; um ritmo intermediário, correspondendo ao tempo das estruturas sociais, que permite apreender as mudanças nas sociedades, nas economias e por fim, o tempo da história dos eventos, mais rápido e superficial dos atos relativos a história política e a atuação consciente dos indivíduos. Abordagens que oferecem contribuições substanciais para o estudo da paisagem, enquanto objeto histórico e conferem os laços entre o tempo e o espaço conceitos que infundem a lembrança de que as serras, as planícies, os mares, as matas e os rios são comungados entre si pela ação dos homens. (Braudel, 1983). Aliás, Maria Odila da Silva Dias afirma que na obra de Holanda, fonte cara para este trabalho, estão presentes os princípios braudelianos. (DIAS, 1988, p.77).

Nessa perspectiva não há como negar o relevante papel dos rios na história das conquistas humanas. É pertinente lembrar que as malhas fluviais exerceram indiscutível influência na orientação dos fluxos migratórios e na expansão política dos povos. Nos movimentos colonizadores é impossível omitir a função de orientação e abastecimento dos rios. Muitos estudiosos chegam a subordinar diretamente o rumo das correntes de expansão aos traçados fluviais. Com relação ao Brasil, a disposição das serras, vales, planícies e depressões no espaço territorial determinaram o traçado dos seus grandes rios e a história de sua colonização. O conjunto orográfico, reunido nos altiplanos centrais, permitiu que muitos rios estendessem as últimas ramificações de suas cabeceiras, facilitando a intercomunicação entre elas, conforme salientou Humberto de Mello Nóbrega em sua obra *História do Rio Tietê*:

Passa-se, destarte, de uma vertente para outra com transpor apenas uma crista, ou, por vezes, diretamente, de rio para rio, por varadouros e canais. No planalto dos Parecis, divisor de águas das bacias amazônica e platina, a menos de quarenta léguas de Guaporé, jorram dois manadeiros, distanciados de três metros: um dá origem ao rio Alegre, - afluente do Jauru, que vai desaguar no Paraguai; o outro, veio formador do Aguapé, que se lança no Guaporé, tributário do Madeira... o rio Alegre e o Aguapé são navegáveis desde sua nascente e, no ponto em que ambos começam a sê-lo, não estão separados senão por uma tira de terra de 6.470 metros ...a comunicação entre as águas do Amazonas e as do Prata, e, como as águas do Orenoco se comunicam com as do Amazonas, seria bastante rasgar esses 6.000 metros de terra para permitir a um barco a vapor entrar no Orenoco e sair pela embocadura do Prata, depois de ter percorrido, durante 3.000 léguas, o país mais rico e mais fértil do mundo (NÓBREGA, 1978, p. 21).

Mas, a notável facilidade de comunicação pelo sistema fluvial foi pouco aproveitada pelos colonizadores, na aurora da História do Brasil. O aproveitamento mais intenso só ocorreu no século XVII, quando desencadeou a conquista sertanista do território, encetada pelos paulistas, a partir do rio Tietê. Taunay, por exemplo, exige que seja reconhecida a peculiaridade deste rio, bem como sua prioridade sobre os demais caminhos fluviais, no alargamento das fronteiras brasileiras:

...em parte alguma do globo as condições geográficas, demográficas, comerciais, coexistiram esta via anfíbia de milhares de quilômetros de imensos percursos fluviais e pequenas jornadas terrestres: a estrada das monções entre os pontos terminais de Araraitaguaba e Cuiabá.. (TAUNAY, 1975. Tomo III p. 13).

As primeiras feitorias, conforme lembrou Mello Nóbrega, foram fundadas na orla do Atlântico e eram servidas por pequenos cursos d'água, sem expressão nenhuma para penetração do continente. Além disso, o porto vicentino era fechado por um paredão serrano, abrupto e sem gargantas, cuja cobertura vegetal era constituída por um emaranhado florestal pouco frequentado pelos colonizadores. Tudo isso impedia o mergulho para o interior da Colônia.

A magnífica rede fluvial brasileira só foi aproveitada a partir do descimento sertanista rumo ao oeste do território. Além do transporte, para o litoral, de silvícolas aprisionados nos sertões para a escravização, os sertanistas lançavam-se Tietê abaixo, rumo ao oeste como faiscadores de ouro. Nem as explorações de reconhecimento da Amazônia, nem as rasas incursões nordestinas foram capazes de desencadear o processo de devassamento do território brasileiro. Em *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas*, (ANTONIL, 1963) o autor concordava com a avaliação feita pelo Frei Vicente Salvador, no ano de 1620, de que os portugueses eram maus colonizadores pela apatia de “andar arranhando ao longo do mar, como caranguejos”. Mello Nóbrega, ao considerar as observações de Antonil de que os portugueses limitavam-se a ocupar as “*fraldas do mar*”, comentou que, apesar de tudo e por mais paradoxal que possa parecer, São Vicente, o núcleo colonizador que mais tendia à estagnação costeira, “*à atividade risível do caranguejo*”, foi o que mais rápido se projetou na conquista continental: “Cellula-mater, como bem apregoava seu brasão-de-armas, São Vicente venceu a aspereza da serra, e, atingido o planalto, aí se expandiu, por água e terra, até os confins da colônia, apagando no solo a sombra iníqua da linha tordesilhana” (NÓBREGA, 1978. p. 22).

Os paulistas muito se aproveitaram dos rios para suas jornadas pelos sertões, embora os caminhos terrestres tivessem tido maior importância, com exceção no período da conquista de Mato Grosso que se fez por transportes fluviais. Entretanto, “...mesmo as expedições por terra se guiavam pelos rios e deles se abeiraram, pelo socorro que só as águas doces lhes poderiam propiciar” (NÓBREGA, 1978. p. 23). O certo é que as bandeiras em muito se valeram do extraordinário sistema potamográfico paulista apontado para oeste, embora seus rios fossem quase todos encachoeirados, pedregosos e de difícil navegação fluvial. Conforme enfatizou Mello Nóbrega,

o Tietê, que demandava Mato Grosso e, portanto, às terras castelhanas, também se apresentava encachoeirado a partir de São Paulo até Araraitaguaba e só daí até Avanhadava, com cerca de 180 a 200 quilômetros de via líquida, oferecia facilidade à penetração bandeirante (NÓBREGA, 1978. p. 23).

Assim, o Tietê, narrado magistralmente por Humberto Mello Nóbrega “*ora como cenário, ora como comparsa, ora como personagem*”, só ao longo do século XX, teve sua identidade bem definida como “*O rio bandeirante*”.

Conforme as observações da historiadora Maria do Carmo Brazil, os rios Tietê e Paraguai, enquanto componentes do grande “*tablado geográfico*” em que se movimentaram os antigos bandeirantes e onde se concentraram as principais forças de defesa da nação brasileira, durante o conflito platino, já ganharam historicidade, mas ainda figuram entre os rios brasileiros que ainda precisam ser estudados:

Se o Tietê possuiu a característica peculiar de “convidar o homem para a vida sertaneja”, o Paraguai teve o privilégio de fazer parte de um dos mais importantes complexos hidrográficos do mundo... o rio Paraguai tem profundas ligações históricas com o Tietê. Como parte da grande malha fluvial brasileira, as águas tietanas cumpriram, através da atuação bandeirante, a missão de ligar o litoral do Atlântico ao sertão brasileiro. Os elementos constitutivos do vínculo histórico entre os dois rios aglutinam-se na vocação expansionista do Tietê para o interior brasileiro e no caráter inquieto do Paraguai, “rio que caminha” em terras internacionais para se derramar no mar. O Tietê era como “uma seta apontada para o sertão a indicar caminhos” [Nóbrega, 1978, p. 25]. O Paraguai a meta, uma jóia do Prata, protegida por tribos guerreiras e cobiçada por nações vizinhas (BRAZIL, 1999. p. 64).

Nelson Werneck Sodré, em *Oeste*, ressaltou a geografia local de Piratininga como um verdadeiro convite aos homens ao movimento rumo às entranhas do Brasil, visto que o Tietê corria para o interior, para os sertões (Sodré, 1990). Cassiano Ricardo, autor da *Marcha para o Oeste* lembrou que o rumo tomado pelo Tietê, representava a linguagem misteriosa da natureza, evidenciando que apesar de suas nascentes localizarem-se junto ao litoral, o rio voltava suas costas para mar e rasgava o sertão,

convidando o homem a fazer o mesmo. (Ricardo, 1940). Como *personagem*, lembra Mello Nobrega, o Tietê, “...*de um lado, olhava para o oceano, muito próximo, marulhante, que significava contacto e dependência da metrópole....do outro, dominava o sertão. A própria posição geográfica indicava o sentido da nova etapa. É quando começa o ciclo das monções*” (NÓBREGA, 1978. p. 26.)

O papel *tieteano*, de relevância ímpar na corrida do ouro cuiabano, é indiscutível. Esta busca desencadeou o intenso movimento monçoeiro, caracterizado por periódicas viagens fluviais, envolvendo moradores com famílias ou não, para se estabelecer em Cuiabá e outras minas descobertas na região. Assim, quando as monções começaram a partir de Nossa Senhora Mãe dos Homens de Araraitaguaba, hoje Porto Feliz, o Tietê passou a representar a magnífica via líquida de transporte para as minas mato-grossenses.

Com a intensificação do movimento da navegação, gerou-se a necessidade de abastecimento das áreas mineiras de Mato Grosso, onde os faiscadores, mineradores e, até negros escravizados, ocupados na exploração das lavras, negligenciavam o cultivo de subsistência, conforme ressaltou Mello Nóbrega, na seguinte passagem: “... *não cultivavam sequer para o próprio sustento, descuidados da lavoura e do gado, morrendo à mingua, muitas vezes, em meio aos tesouros acumulados, ou pagando pelo alimento de um dia o produto de longas horas de trabalho de almocafres e bateias*” (NÓBREGA, 1978. p. 63.)

Além disso, fatores ambientais como pluviosidade, enchentes e pragas causavam sérios danos às plantações, comprometendo o bom resultado das colheitas (BRAZIL, 2002. p. 63). O cronista José Barbosa de Sá, certamente exagerando nas cores, observou e narrou que, em 1725

... o milho que se plantava na terra antes de nascer comiaó os ratos depois de nascido o que escapava dos ratos o destruhiaó os gafanhotos o que chegava a espigar brotava o sabugo sem gram e algum que granava o comiaó os pasaros que era necesario colhelo verde: tudo mais o que plantava na terra (SÁ, 1975. p. 18).

Para atender a demanda criada por essas circunstâncias, as embarcações saíam de Araraitaguaba abarrotadas de mercadorias como sal, artigos de luxo, escravos, aves, equinos, muares, gado vacum e voltavam de Cuiabá apinhadas de arcas de grossas ferragens contendo muito ouro, sob o olhar vigilante das escoltas e dos provedores de minas.

Esses problemas de ordem produtiva e ambiental, as distâncias, as correrias indígenas que atacavam as canoas monçoeiras, as dificuldades de comunicação e transporte e a violenta carga tributária causavam o encarecimento das mercadorias, na região das minas, conforme descrito nos *Annais da Camara de Cuiabá*. (ANNAIS, 1756, p. 33). As autoridades seguiam à risca as determinações da *Ordem Real*, conforme evidencia uma *Carta-Instrução*, datada de 16 de abril de 1729, destinada ao Capitão General Antônio da Silva Pimentel para dar continuidade à cobrança das cargas de secos e molhados e de escravos na Casa de Registros dos Quintos. Em suma, a *Ordem* vinha nos seguintes termos: “*Se deve cobrar o mesmo que se pratica nas minas gerais* (APMT, Lata A, doc. 10). Isso comprova os altos preços pagos pelos bens de subsistência nos núcleos mineradores, desatinavam sensivelmente a realidade social, contudo significava também altos lucros e fortalecia o movimento migratório das monções.

Araritaguaba, o porto dos canoões monçoeiros

Os monçoeiros partiam do porto de Araritaguaba, Freguesia de Itu, hoje Porto Feliz, em São Paulo. O primeiro roteiro das monções paulistas seguia o trajeto: rios Tietê (antigamente conhecido como Anhembi), rio Grande (rio Paraná), rio Anhanduí, rio Pardo, travessia por terra pelos Campos das Vacarias, rio Emboteteu (Miranda), rio Paraguai e rio Cuiabá.

O segundo perfazia o roteiro: rio Tietê, rio Grande (Paraná), rio Pardo, rio Sanguessuga, travessia por terra pelo Varadouro de Camapuã, riacho Camapuã, rio Coxim, rio Taquari, rio Paraguai, rio Porrudos (São Lourenço) e rio Cuiabá.

Esta segunda rota é chamada por Sérgio Buarque de Holanda, de “*estrada definitiva das monções*”, estabelecida por volta de 1720. Um dos motivos que definiu essa rota foi a descoberta do varadouro de Camapuã, que se transformou, no século XVIII, no mais importante entreposto de apoio às monções paulistas. (Holanda, 1976. p. 77-107).

Segundo os cálculos de Lacerda e Almeida, as distâncias fluviais sulcadas pelas monções atingiam 531 léguas ou sejam 3.504,600 km. Assim se distribuía: 152 no Tietê, 29 no Paraná, 75 no Pardo, 17 no Camapuã, 40 no Coxim, 90 no Taquari, 39 no Paraguai, 25 no Porrudos e 64 no Cuiabá. A este enorme percurso aquático era preciso adicionar os 14 quilômetros do varadouro de Camapuã e os 155 quilômetros que

medeiam de S. Paulo a Araraitaguaba. O total da jornada de S. Paulo às minas cuiabanas passava a ser, pois, de 3.664. De Cuiabá às minas guaporeanas mais noventa e três léguas a caminhar ou 613,800 km. (LACERDA e ALMEIDA, in Taunay Tomo III. 1975. p. 59).

Essas considerações reforçam o conceito histórico de dificuldades das vias fluviais nos fastos da conquista ocidental:

as monções cuiabanas, parece-nos inútil recorda-lo, tinham que superar pavoroso obstáculo, nos rios encachoeirados, atravessar, em percurso de milhares de quilômetros, terras inóspitas habitadas por nações gentias belicosíssimas como os paiaguás, guaicurús e caiapós, índios que com a mais notável bravura e a mais justa das pertinácias defendiam os seus chãos (TAUNAY, 1975. Tomo III p.25).

A viagem de São Paulo a Cuiabá durava em torno de cinco meses, mas havia expedições que passavam mais de seis meses nos escabrosos caminhos até a região fronteira daquelas minas, enfrentando um ambiente inóspito e a resistência dos nativos. As datas de saídas das monções, portanto, aparecem nos documentos entre os meses de abril a junho. O próprio nome *monção* está relacionado à época mais propícia para viagens fluviais, como tempos bons, ventos e águas favoráveis para a navegação:

...a monção mais conveniente para as minas do Cuiabá, é a de 20 de maio até dia de Santo Antônio: alguns há que se alargam até o meio de julho (...) mais segura é a de 20 de maio até 13 de junho, tempo em que se deve estar já no rio Grande por não se expor ao risco de ter contra si as correntes dos rios, e suas enchentes nas quais se tem perdido muita gente (Notícia 7ª Prática in TAUNAY, Tomo III. 1975. p. 153).

Toda a preparação para a viagem se completava na Vila de Itu e na Freguesia de Araraitaguaba. Além dos gêneros alimentícios para serem consumidos no trajeto, as expedições monçoeiras necessitavam de canoas, remos, tripulantes e outras mercadorias que movimentavam a economia do lugarejo, que se preparava o ano inteiro para o período da saída das monções. O Porto Geral para o Cuiabá foi razão direta para o desenvolvimento de Araraitaguaba. Em 1720 foi construída uma capela em devoção a Nossa Senhora da Penha e, no ano de 1728, foi elevado à Freguesia. Teotônio José Juzarte afirma que ambas as margens do rio Tietê estavam povoadas de sítios (JUZARTE, in TAUNAY. 1975. tomo III. p. 233).

Leverger, também no ano de 1830, notou “*que desde Porto Feliz até a casa do último morador vêem-se alguns espaços de campo e muitas casas, engenhos e roças dos moradores que estão em pequena distância uns dos outros*” (Leverger, 2002. p. 27). As lavouras desses sítios eram tão essenciais para abastecer as expedições que Rolim de Moura em 1751, mesmo tendo os preparativos da sua viagem na responsabilidade do

Juiz de Fora da Vila, Theotônio de Silva Gusmão, teve de esperar em Ararituaba mais de dois meses até que o milho crescesse e por isso ficou na Vila, de meados de maio a cinco de agosto, para colher o milho, fazer a farinha e conseguir feijão e toucinho para alimentar os 190 homens da monção oficial que tinha como destino Cuiabá, onde ele tomaria posse como o primeiro Capitão General de Mato Grosso (Rolim de Moura, 1986. p. 6). Em 1769, Teotônio José Juzarte observou que os moradores de Ararituaba fabricavam canoas para as expedições de Cuiabá e Mato Grosso (JUZARTE, in TAUNAY 1975. Tomo III p. 233). A fabricação de canoas, remos e outros apetrechos para a viagem se desenvolveu nas vilas e povoados próximos ao porto *dos cuiabanos*, como também era conhecido o porto de Ararituaba. Ainda em 1826, o caso do movimento monçoeiro, Hércules Florence, contava, *que ia para Porto Feliz, mandar construir canoas e preparar tudo para a viagem de Cuiabá* (FLORENCE, 1977. p.17). Diz ainda que, em três meses, os mestres do estaleiro fluvial de Porto Feliz e seus operários haviam preparado dois canoões com cinco pés de largo (1,65 m), cinquenta de comprimento (16,5m) e três e meio de profundidade (1,155 m), feitos de um só tronco de árvore de carvalho e trabalhado por fora, de fundo chato e pouca curvatura. Embarcações pesadas, muito fortes, ainda assim era comum não resistirem aos choques com as pedras impelidas com a rapidez das águas (FLORENCE, 1977. p. 19).

Essas observações sobre “os mestres do estaleiro fluvial de Porto Feliz e seus operários” mostram uma atividade organizada remanescente da época áurea das monções. Pessoas viviam de fazer remos, canoas e as atividades econômicas da Vila, embora predominantemente agrícolas eram subsidiadas pela fabricação desses apetrechos. As monções provocaram a organização e o desenvolvimento das atividades econômicas dessa região.

Cabe explicar que, as embarcações monçoeiras eram canoas fabricadas com técnica indígena, em geral feitas de um só tronco, de peroba, ximbaúva ou outra árvore de grande diâmetro e que suportasse bem a umidade; o *tipo do canoão monçoeiro adaptado à região amazônica foi apelidado “paulista”, no dizer de José Gonçalves Fonseca. Referia-se a barcos de quatorze e mais metros de comprimento* (TAUNAY, 1975. Tomo III. p.65). Segundo Juzarte mediam cerca de cinquenta a sessenta palmos ou, mais ou menos, 12 metros de comprimento e de largura, cinco a sete palmos ou um metro e meio. O tamanho variava, portanto, de acordo com o diâmetro e comprimento das árvores utilizadas. Na borda, a grossura do casco não excedia duas polegadas (5,5

cm). Sergio Buarque de Holanda registra que a “*escassez dos paus de canoa e madeiras de construção acentua-se de modo bem sensível durante a aventura trágica do Igatemy, e a preocupação causada por essa escassez encontra eco em numerosos documentos oficiais do tempo*”(Holanda, 1976. p. 38). Outro inconveniente para utilizar essas canoas em grande escala “*foi obstado principalmente pelo muito tempo que consumia o trabalho de derribar, falquejar e escavar certos madeiros*” (Holanda, 1976. p. 32), por isso havia outras canoas que eram feitas com tábuas.

Taunay ressalta que havia canoões enormes com até quinze metros de comprimento e quase dois metros de boca. “*São agudas para a proa e popa, são à maneira de uma lançadeira de tecelão. Não têm quilha, nem leme, nem navegação à vela*” (Holanda, 1976. p. 32). Na segunda metade do século XVIII nas monções do norte que navegavam o rio Madeira ou desciam de Vila Bela para Belém, Holanda salienta que se utilizavam grandes ubás, construídas com um só tronco, tão grandes que, ao seu lado, as canoas paulistas quase fariam o papel de humildes batelões. (Holanda, 1976. p. 33). As embarcações monçoeiras tinham dois espaços vazios nas suas duas extremidades, na proa que era ocupada pelo piloto e o proeiro, cada um com um grande remo para guiar o barco e junto a eles, cinco ou seis remeiros, todos em pé, distribuídos pelo espaço livre da carga. “*O remo do piloto é maior que os outros, porque com ele governa a canoa. O do proeiro é maior que o dos remeiros porque com ele desvia a lança dos perigos que se lhe oferecem pela proa. Os remos dos remeiros são todos iguais*” TAUNAY, 1975. Tomo III. p. 234). Os passageiros, mal abrigados, se amontoavam na popa. Para se efetivar a navegação, outro importante instrumento eram as varas que tinham suas juntas de ferro, serviam somente para subir rios, quando não se usavam remos. O preço de um casco dessas canoas variava entre setenta e oitenta mil réis. Algumas poucas canoas que seus proprietários tinham mais posses armavam-se uma espécie de toldo feito de baeta vermelha, formada de liage, para proteger da chuva e do sol os passageiros, mas, ainda assim, o apetrecho protetor era pouco usado, devido a dificuldade de navegação nos rios encachoeirados. A regra era os passageiros viajarem sentados por cima das cargas ou no comprimento livre da popa, a céu descoberto. Na ocasião das chuvas se desenvolveu uma maneira de se toldar parte da canoa. Um “telhado” onde se forrava uma lona que protegia principalmente a carga e não deixava a água se acumular dentro da canoa, durante as tempestades. Estava sempre à mão pólvora, bala, machados, foices, enxadas e aras de fogo. José Juzarte descreveu com

pormenores importantes essas invenções. Também, os desenhos de Hércules Florence são obras preciosas que dão ideia de como eram essas embarcações. Holanda afirma, com base nesses documentos iconográficos, que o critério que presidia a fabricação das canoas monçoeiras era estritamente utilitário: “*no conjunto pouco sugestivo dessas silhuetas sombrias, despidas de qualquer atavio, a nota mais viva é o vermelho da Baeta que servia para as cobertas*” (HOLANDA, 1976. p. 73). Dessa observação, conclui o autor sobre a falta de lirismo nos hábitos e na vida social do monçoeiro, reveladas na simplicidade e na falta de nomes pomposos para seus barcos, que não louvavam as mulheres, nem as flores ou os santos, mas simplesmente designava a qualidade da madeira que era construída, nada que denunciasses uma raça de navegadores.

Os homens de maréação: técnicas e vicissitudes da navegação monçoeira

A navegação era trabalho que necessitava de mão-de-obra especializada, geralmente alocada em Ararituaba e “*nos distritos vizinhos do porto de embarque das monções, [onde] uma grande parte do pessoal disponível tinha de ser absorvida no serviço das canoas*” (HOLANDA, 1976. p. 72. Grifo nosso); no bairro de Potunduva era tanta gente envolvida no tráfego das monções, que *era como se lá existisse uma escola fluvial no meio do sertão bruto* (TAUNAY, Tomo III. 1975. p. 95).; havia solicitação, inclusive dos próprios capitães-generais que as exigências quanto ao recrutamento militar em lugares como Itu e Ararituaba fossem moderadas, por causa da necessidade de braços para o trabalho nas canoas de viagem às Minas do Cuiabá. Juzarte em seu *Diário de navegação* cita nomes como João Portes de Almeida e João Gonçalves Vieira que moravam nessa Freguesia e exerciam o ofício de piloto, embora no ano de 1818, o Capitão-mor de Porto Feliz tenha chegado a queixar-se de que já não havia ali práticos, pilotos e proeiros para mais de seis ou oito canoas e reclamava dos que serviam no caminho de Cuiabá ao Pará, muitos não pensavam em voltar TAUNAY, Tomo III. 1975. p. 68,69).. Na Expedição de Langsdorff, diz seu ilustre escriba que, estando em Porto Feliz, não teve grande trabalho em contratar gente para as tripulações. “*Conseguí um guia, e seu substituto, um piloto e dois ajudantes, três proeiros (homens que vigiam a proa) e 18 remadores*” (FLORENCE, 1977. p. 19).

Entre os mareantes havia uma rígida hierarquia de funções, ao sair de Ararituaba, se determinava à função de cada um dos tripulantes e nada se mudava no trajeto. Conta-

nos Almeida e Lacerda que nas monções, o piloto ocupava lugar de destaque. *Era quem tinha as chaves do caixão das carnes salgadas e das frasqueiras* (TAUNAY, 1975. Tomo III. p. 60). Sob o seu comando a embarcação era dirigida. Era seu o trabalho de tornar as remadas mais ou menos sincronizadas conforme batia, rapidamente, ou não, com o calcanhar no fundo da canoa, definindo o compasso do trabalho dos remadores. A prática das navegações apurava nele, a tal ponto, a capacidade de observação que, pelo simples movimento das águas, podia muitas vezes distinguir onde o rio era mais fundo ou mais raso, onde havia canal ou pedra. (HOLANDA, 1976.p. 77). Taunay afirma que o piloto

punha-se de pé no bico da proa, manejando grande e forte remo para poder auxiliar e fortalecer o efeito do leme e rapidamente desviar o batel dos penedos. E como estes fossem geralmente numerosos de um e outro lado dos canais tornava-se-lhe necessário mudar de lugar ora numa ora noutra borda da canoa. E isto com a maior presteza. Se nestas mudanças acaso escorregasse ou deixasse o barco roçar nalguma pedra, embora levemente, ia ter ao rio em risco de o despedaçar a violência das águas sobre os rochedos, ou morrer afogado. Daí a consideração que todos lhe tributavam, a autoridade de que dispunha e o respeito imposto aos companheiros, de onde lhe provinha “toda a chilbança de um vilão obsequiado e respeitado” (TAUNAY, 1975. Tomo III. p. 60).

O piloto era, portanto, quem mais arriscava a vida, um homem que além de ter coragem, precisava possuir força física, conhecimento das técnicas de maréação e dos rios a serem navegados, pois era, principalmente, dele a responsabilidade de guiar a canoa em rios tão encachoeirados que não poucas vezes arrastava a embarcação como um projétil.

Os homens da maréação eram, por isso essenciais para as navegações nos rios do interior do Brasil. Leverger diz que por muito bom que seja um guia, é raro passar uma cachoeira um pouco dificultosa sem que encalhe alguma canoa; neste caso, como nas varações por terra, em todas as manobras possíveis só fazem uso da força do corpo (Leverger, 2002); esses homens além de utilizarem varas de ferro como alavancas para desencalhar a canoa, também, na subida de algumas cachoeiras, puxavam as Canoas com uma corrente chamada sirga, ainda, no pior dos casos as Canoas era levadas por terra, quando não podiam atravessar as cachoeiras mais perigosas. Outra habilidade que parecia se esperar desses homens, era a de ser bons atiradores, afinal, os combates com os indígenas era uma constante em quase todo o século XVIII e era necessário também caçar, quando possível. Florence registra a ocasião em que, estando a expedição acampada, uma anta foi pressentida quando atravessava o rio e dado o alarma foi perseguida por três Canoas. Um piloto acertou a anta com um certo tiro na

cabeça e um dos proeiros mergulhou no rio conseguindo tirar o animal do fundo da corrente (FLORENCE, 1977. p. 32,33). Mas a historiografia tratou de forma ambígua esses personagens. Ao mesmo tempo se afirmou que da experiência destes homens se deve a segurança relativa que iria alcançar a navegação fluvial em tais paragens, dizia-se que eram criados na ociosidade, vadios e indisciplinados. Sergio Buarque de Holanda afirma que nem mesmo no século das monções, no auge do comércio fluvial do Cuiabá, havia muita gente que quisesse esse tipo de trabalho e diz que principalmente as expedições reúnas quando buscavam esses trabalhadores mais parecia um recrutamento militar (HOLANDA, 1976 p 71). Esse autor chegou a dizer que parecem fazer jus às acusações frequentes contra eles, em documentos setecentistas, *onde nos são apresentados como criminosos, amotinadores e insubordinados*(BUARQUE DE HOLANDA, 1976 p 72.).

Parece que era prática lhes adiantar 50% dos seus salários antes do embarque e Florence afirma que muitos deles se embriagavam, ou gastavam tudo com mulheres. Diz, ainda, Florence que, *chegados a Cuiabá, em poucos dias despendem o resto do dinheiro, e muitos têm que voltar por terra a pedir esmolas pelo caminho* (FLORENCE, 1977. p. 33). É possível que o ilustre desenhista tenha se equivocado sobre esses retornos, dada à constatação em documentos posteriores de que os pilotos e práticos também abandonavam a decadente rota fluvial de Porto Feliz a Cuiabá migrando para a navegação do Madeira e Guaporé.

No registro que o governador Rodrigo César de Meneses enviou ao provedor dos quintos reais, relatando as despesas de sua expedição organizada em 1726, o salário dos nove pilotos relacionados tinha variações bem razoáveis: enquanto um tal de Miguel Cardoso recebeu 115\$000, outros cinco pilotos receberam cada um 100\$000 e outros três receberam cada um apenas 48\$500 (Documentos Interessantes.1902.Vol. VII, p. 28-29). A diferença de salários entre os mareantes é explicada na hierarquia dos cargos entre os mareantes: um cálculo feito em 1800, pelo governador Caetano Pinto de Miranda Monte Negro, demonstra as despesas no transporte das fazendas entre Porto Feliz até a Vila de Cuiabá, o documento aponta um salário de 54\$000 para o piloto, de 24\$000 para o proeiro, de 14\$000 para contra - piloto e de 14\$400 até 19\$000 para cada remeiro (IHGB, Lata 134, pasta 1, p. 14 e ss.).

Em 1825, os remeiros recebiam 20 francos ao mês e alguma roupa grosseira. Florence chega a deduzir que os tripulantes viajavam só pelo prazer da aventura, (FLORENCE, 1977. p. 33), mas ele mesmo se contradiz quando escreveu, que na hora

da saída da monção, não queriam deixar os parentes e amigos para se arriscar pelos sertões. Leverger, na viagem que fez de Porto Feliz a Cuiabá em 1830, também anotou que os salários eram de *10 a 20 vinténs para os pilotos e proeiros, meia pataca para o contra - piloto, e 6 a 7 vinténs para os remeiros* (LEVERGER, Augusto. 2002. p. 23). *Infelizmente*, o ilustre primeiro tenente da Esquadra Imperial não diz se o salário se refere a jornadas semanais ou mensais; afirma, contudo, que “*é incrível que se achem homens que, por tão mesquinha retribuição, queiram sujeitar-se às fadigas, perigo e mau passadio de semelhante viagem*” (LEVERGER, Augusto. 2002. p. 23).

D. Manoel de Flores, chefe da 3ª Sub - Comissão espanhola demarcadora dos limites luso-espanhóis determinada pelo Tratado de Madrid em 1750 em correspondência ao Marquês de Valdelírios, chefe na parte Austral do continente em 1756, escreveu que os remadores de proa recebiam uma oitava de ouro em pó, por semana (1\$500 rs.). Os pilotos e os encarregados da carga, estes ganhavam mais. A todos se dava sustento gratuito, além de pólvora e chumbo de caça (Marquês de Valdelírios: *In*. TAUNAY, 1975. Tomo II. p.56). Escravos negros seminus e sob a guarda de um fiscal faziam os trabalhos mais pesados, em certos casos, era necessário passar por terra, as canoas eram arrastadas com cordas, no que se gastava muito tempo e trabalho. Nas cachoeiras medianas os barcos não precisavam sair do rio, mas era necessário deixá-lo com meia carga e com menos passageiros. *Alguns pilotos mais temerários não hesitavam em tudo arriscar e frequentemente tudo perdiam* (HOLANDA, 1976. p 78).

Entre esses homens de mareação, poucos brancos eram contratados, sendo a maioria dos trabalhadores constituída por pardos e escravos negros. Índios também eram contratados pelos comerciantes monçoeiros, o que não é de estranhar dada à presença deles nas expedições e também por sua habilidades na arte de navegar. A técnica de mareação das canoas monçoeiras era indígena, com os remeiros todos em pé, “*nisso principalmente se diferenciavam elas dos coches africanos, em que todos os remadores iam sentados e de preferência junto a proa*” (HOLANDA, 1976. p 32).

Rolim de Moura, que considerava a navegação monçoeira uma arte afirmou que para esse ofício o indígena era *muito melhor avença*. A presença do indígena nas expedições monçoeiras chegou a causar problemas entre os negociantes e esses trabalhadores. Esse aspecto foi evidenciado numa *Carta* escrita pelo Secretário de Estado Francisco Mendonça Furtado, endereçada a Rolim de Moura, onde rogava para que se tratasse das questões dos homens de negócios que, navegando rumo a Cuiabá,

não estavam pagando o preço combinado pelo trabalho dos índios, prometiam-lhes ouro e pagavam com panos de algodão (APMT LATA 1750-1758 Doc. 107). Isso faz crer que era razoável o número de índios remeiros.

Sobre o trabalho nos rios monçoeiros, Taunay escreve que essas tripulações foram certamente vítimas de uma das mais cruéis servidões de que reza a história e que dificilmente houve galés submetidas a mais duros e estafantes serviços (TAUNAY, 1975 Tomo III. p. 71). Além disso, a fome, o confronto com o indígena e as relações com um meio hostil faziam com que em muitas ocasiões os tripulantes chegassem até a fugir. Em algumas expedições se montava ronda junto aos pousos para evitar as deserções. *“Havia o cuidado de contar os homens sempre que entrassem ou saíssem das canoas. Quem pretendesse deixar o porto devia esperar que se fizesse o sinal, a fim de acompanhar o guia”* (HOLANDA, 1976. p 71). Contudo, conta-se que muitos remadores untavam o corpo com gordura para não serem agarrados com facilidade ao tentar fugir (HOLANDA, 1976. p 71).

Outro personagem fazia parte desse elenco monçoeiro: *“o mestre da monção”*. Cabia a ele dar as ordens a toda a tripulação e, geralmente, era obedecido com total submissão. Alguns eram extremamente violentos como é o caso de Manuel Portes, que viveu desde pequeno na *carreira do Tietê* e por isso era um admirável conhecedor dos rios da rota. Portes, nos fins do século XVIII, ficou conhecido pelo rigor com que entregava as encomendas e pela absoluta fidelidade em entregar até dinheiro. Esse mameluco *“de prodigiosa energia, hercúleo e violento sobremodo propenso a deixar-se arrebatado pela cólera (...) era exigentíssimo para com o seu pessoal* (TAUNAY, 1975. Tomo III. p. 95, 96), que tremiam de medo quando ele se enfurecia, porque castigava duramente seus subordinados até com a chibata.

O Cotidiano das monções: a saga da transformação do sertanista em comerciante monçoeiro

A saída das monções do porto de Araritaguaba era sempre um evento, um espetáculo à parte. Podia ser uma saída pomposa, como as expedições oficiais, ou mais simples e barulhentas, como a saída das monções de comércio. Ainda assim os seus cuidados movimentava o vilarejo: uma parte das famílias era afetada com a separação temporária daqueles que seriam os tripulantes, outros se envolviam na venda de canoas, de remos, do fruto das suas lavouras e outros gêneros negociados com os

monçoeiros. Já vimos que esses viajantes chegavam a ficar até alguns meses em Itu e Ararituaba nos preparativos para a longa viagem e certamente se atavam laços de amizade. O certo é que um grande número de pessoas vinha assistir o embarque: os *parentes e amigos se abraçavam, despediam-se uns dos outros...* (FLORENCE, 1975. p. 22). Notei uma negligência, quase total, nos documentos pesquisados sobre a presença das mulheres nessas expedições, salvo algum relato que as apresentam como um peso ou um *elemento dificultador* ou nos detalhes da iconografia coeva. Não há relato mais pormenorizado de sua presença nessas viagens, senão quando Florence escreve um tanto aborrecido sobre a emoção na saída dessas expedições, por causa do atraso nas despedidas e como esses homens titubeavam em iniciar a viagem. Não é difícil imaginar mães e esposas emocionadas, às margens dos rios, se despedindo dos seus entes que se meteriam nos sertões sem ter a certeza de que retornariam para os seus familiares.

O cronista Barbosa de Sá narrou sobre os muitos comboios que partiram de São Paulo, nos primeiros anos após a descoberta do sertanista Moreira Cabral. Esses primeiros comboios eram formados, em sua maioria, de aventureiros que não tinham conhecimento do trajeto a ser percorrido. Também não tinham noção da quantidade de alimentos que deveriam levar para consumir na viagem, nem sabiam quais os acessórios que poderiam proteger as cargas. Além disso, não dominavam tão habilmente as técnicas de caça e pesca. E para completar, desconheciam as técnicas de maré e os reais perigos que enfrentariam navegando os rios ou no confronto com as nações indígenas que resistiriam à invasão territorial. As primeiras expedições fracassaram, a ponto de morrerem todos os tripulantes de alguns comboios saídos de São Paulo, no ano de 1720 (SÁ, 1975. p. 12, 13).

A característica aventureira, às vezes ingênua, dos primeiros mineiros é revelada numa correspondência enviada por João Manoel de Mello, de Villa Boa a D. Antonio Rolim de Moura em 21 de junho de 1762:

Braz Seixo de Brito, hé o mineiro mais infeliz, e teimoso que tem esta Capitania; pois presado de q' sabe os últimos segredos da arte de extrahir ouro, em achando qualquer faisqueira lhe faz custosos serviços, conduzindo lhe agoa de muito longe, desmontando lhe t erras, abrindo taboleiros até a reduzir atalho aberto, gastando muito tempo, e desperdiçando o trabalho de todos os seos negros em tão inútil diligencia, e quando entra a meter a bateya, de sorte se esteriliza a faisqueira, q' não apparece ouro. (APMT Lata 1762 - Doc. 69).

O teor da carta, em uma linguagem bastante pitoresca, mostra que muitos mineradores investiam toda a sua fortuna e esforço no negócio das minas, sem medir conseqüências.

Holanda reforça essa ideia de Mello ao afirmar que as primeiras monções para o Cuiabá eram compostas por uma tripulação formada de “*gente fragueira e turbulenta*” (HOLANDA, 1976 p. 76), semelhantes aos bandeirantes seiscentistas, gente rude que enfrentava a travessia das cachoeiras, tribos ferozes e toda sorte de problemas de um espaço geográfico hostil, em busca do seu *Eldorado*.

As crônicas narram que entre as dificuldades, a falta de alimentos foi uma regra na maioria absoluta das expedições que singraram as vias fluviais monçoeiras. Em muitas ocasiões, os sertanistas embrenhados no interior do Brasil, pensavam unicamente em um bocado para comer e escapar da morte certa. Conta Barbosa de Sá que, logo depois dos achados auríferos de Pascoal Moreira Cabral, uma multidão saía de São Paulo rumo a Cuiabá e, nessas expedições, a falta de comida foi uma das causas da morte de muita gente. Se os monçoeiros que partiam de São Paulo, já veteranos nessas longas viagens, não tivessem experiência na selva, tendo bons práticos, dominando a arte da caça e pescaria, sendo eficiente em soldar as canoas, sabendo proteger suas cargas das chuvas, conhecendo o mosquiteiro para se proteger dos insetos e tendo gente experiente para navegar, era mais difícil escapar da morte. Nas palavras de Barbosa de Sá:

“Ouve conboyo em que moreraó todos sem ficar hum vivo achando os vinhaó atras as canoas com as fazendas podres e os corpos mortos pelos barancos dos rios e redutos; e redes aramadas com os donos dentro mortos sem que chegase este anno pessoa alguma em Cuyabá nem outra novidade alguma” (SÁ, 1975. p. 13).

Naquele mesmo ano, diz ainda Barbosa de Sá, partiu outra monção de São Paulo chegando em Cuiabá no ano de 1721 com apenas “*alguns*”ⁱ dos que partiram de São Paulo e entre os de mais nome, estava um José de Sá de Arruda que depois de perder toda a sua carga, vendo morrer muitos dos seus escravos e de seus camaradas, entregou em troca de um pacu, um de seus escravos favoritos, um *mulatinho* que considerava como filho, e somente dessa forma pôde conservar com vida algumas pessoas. Ilustra bem a problemática da fome nas expedições monçoeiras outra dramática narrativa desse mesmo cronista. Relata que um moço europeu e pobre, chamado João Lopes (o cronista grafava Ioaó Lopes), agregado de um rico chefe de monção que trazia cinco canoas e muitos escravos, adoeceu por causa da fome e não podia mais remar. Por causa disso o dono do comboio colocou o moço na barranca do rio e disse que ele ficasse ali e entregasse sua alma a Deus porque realmente ia morrer e não podia continuar na comitiva comendo o quinhão daqueles que tinham força para trabalhar. O moço viu seus

companheiros seguirem viagem, armou a sua rede e fitando o céu passou um dia e uma noite tendo como alimento a água do rio e suas próprias lágrimas. O cronista continua escrevendo que, no dia seguinte, João escutou um rugido no barranco viu um tamandaogoasú e perto de si um pedaço de pau que a divina providência tinha lhe deixado e com ele matou o animal, arrastou para o barranco e logo juntou um pouco de lenha, fez fogo, chamuscou o animal e com sua faquinha foi trinchando-lhe a carne, assando e comendo, recobrando dessa forma a saúde. Passados sete ou oito dias o moço escutou um barulho no rio e viu que era outra monção que vinha de povoado. Gritou até ser ouvido pelos que vinham naquela expedição e quando as canoas embicaram no barranco do rio, contou sua história e pediu para que lhes levasse para Cuiabá, mas inicialmente lhe foi negado o favor, alegando-se falta de comida para sustentar mais uma pessoa, ao que respondeu o nosso herói que não ia faltar comida, pois, havia muita caça e logo ofereceu os restos do tamanduá que havia matado com um pedaço de pau para os recém-chegados. Estes se animaram e levaram o moço consigo. Depois de navegarem seis ou sete dias, encontraram as cinco canoas do homem que havia deixado João Lopes embicadas no barranco do rio, com o seu dono morto junto a vários escravos. A comitiva levou as canoas e os negros vivos para Cuiabá. Claro que o João chegou “*rijo e valente*” e dali a algum tempo voltou para povoado contando essa estória a todos que encontrava (SÁ, 1975. p. 13, 14).

Exageros à parte, essa narrativa quase folclórica, de Barbosa de Sá, certamente teria a função de infundir uma moral solidária aos componentes das monções e por outro lado delata as relações de poder dentro dessas comitivas, a ausência de princípios de igualdade e o racionalismo maquiavélico que nesse *rush pelas águas* subordinava tudo à esperança de chegar ao destino e se apossar das riquezas difundidas, a partir das notícias de Antônio Antunes Maciel, em 1719, quando foram enviadas as notícias e as mostras do ouro achado por Pascoal Moreira Cabral, às margens do Coxipó-mirim.

Para a discussão aqui proposta, essa narrativa, além de servir para comprovar o problema da fome nessas rotas fluviais, dá ainda relevo à função dos arraiais que se formaram ao longo do caminho com destaque para a Fazenda de Camapuã, que permaneceu durante grande parte do movimento monçoeiro a servir de entreposto a esses viajantes, fornecendo-lhes víveres.

Longe desses entrepostos, a fome não se restringia aos sertões desabitados ou povoados pelo indígena, mesmo quando encontravam lugares habitados por não-índios, nem sempre se conseguia alimento para comprar, ainda que se pagando três ou quatro

vezes o valor usual. Francis Castelnau, líder de expedições científicas francesas ao Brasil, nos meados do século XIX, em *Expedição às regiões centrais da América do sul*, escreve que, em meio a essa viagem, depois de viajar quatro léguas por uma estrada de região montanhosa com uma vegetação *enfezada* e atravessar espessos areões, chegaram ao Engenho Buriti, próximo uns dez dias de Cuiabá, de propriedade da viúva de um certo Joaquim da Silva, que tinha uma boa plantação e criações domésticas. Chegando ali, os homens não pensavam em outra coisa a não ser achar alguma coisa para comer. Diz Castelnau:

...tínhamos emagrecido incrivelmente sob o peso das fadigas e das privações e era com olhos compridos que contemplávamos os frangos e os patos que pareciam querer nos desafiar no terreiro. Fiz diversas tentativas, a princípio sem resultado, para conseguir que os donos da casa me vendessem algumas coisas indispensáveis (CASTELNAU, 1949. Tomo I, p. 153).

Mesmo passado o ciclo do bandeirismo terrestre e depois de formadas as comunidades de não-índios nas minas setecentistas, é notória a dificuldade de abastecimento. Era difícil alimentar até os capitães gerais e seus séqüitos. Taunay registra que Rodrigo César de Meneses, em 1727, reclamava a sua majestade que encontrou

...imensa carestia nas minas, onde os alqueires de farinha e de feijão se negociavam a trinta mil réis e o de milho a vinte e dois! Custaria o litro de farinha, portanto, quase mil réis, o que se representaria hoje trezentas vezes mais. Situação de verdadeira miséria e esfomeamento (TAUNAY, 1975. Tomo III p. 59).

Todavia, essa realidade vai se transformando gradativamente com a regularidade do fluxo das monções do sul. A cada comboio que se organizava, mais providências eram tomadas para que a viagem ocorresse com relativa normalidade. Até o caráter do paulista se modificou na travessia desses rios. A navegação monçoeira foi disciplinadora, cerceadora de movimentos, o caminho fluvial e as longas jornadas no minguado espaço da canoa foram fatores importantes para efetivar uma gradativa ruptura no comportamento aventureiro e alvoroçado do bandeirante e deu lugar a um comportamento mais disciplinado, de ânimo menos alvoroçado e diferente do mostrado pelo curioso *Braz Seixo de Brito*:

É inevitável pensar que o rio, que as longas jornadas fluviais, tiveram uma ação disciplinadora e de algum modo amortecedora sobre o ânimo tradicionalmente aventureiro daqueles homens, a própria exigüidade das canoas das monções é um modo de organizar o tumulto, de estimular senão a harmonia, ao menos a momentânea conformidade das aspirações em contrário (HOLANDA, 1976. p. 76).

O paulista seminômade, caçador de índios, cego pelo brilho do ouro, insurgente e de pouca conversa, ao se enquadrar no ciclo das navegações monçoeiras, gradativamente se transformou em gente mais disciplinada, moderada, que conhecendo melhor os percalços das estradas fluviais, soube planejar com mais detalhes as estratégias para sobreviver aos perigos naturais e humanos do percurso. Em *Metais e pedras preciosas* procurou reconstituir a transformação do destemido sertanista em negociante perspicaz, (HOLANDA, 1968. Tomo I, v. 2, p. 259-310.) o paulista indômito e salteador descrito por Montoya ou pelo padre Christoval de Arenas. Conforme lembrou Virgílio Corrêa Filho em *História de Mato Grosso* (CORRÊA FILHO, p. 140-151) o sertanista se transformou num homem submetido às ordens reais, assimilou, embora tardiamente, muitas normas e valores europeus, em nome do monopólio dos contratos, do arremate de cargos, da isenção de impostos. O paulista do século XVIII passou a ser aquele homem que respeita e que se submete à disciplina:

O fato é que as monções de povoado já não pertencem à história das bandeiras. [ruptura] Sem renunciar à existência móvel do bandeirante [permanências] os que participam do comércio de Cuiabá e Mato Grosso têm ambições mais disciplinadas (...) Aos freios divinos e naturais, os únicos em realidade que compreendiam muitos dos sertanistas de outrora, acrescentavam-se, cada vez mais poderosas, as tiranias legais e judiciárias, as normas de vida social e política, as imposições freqüentemente caprichosas dos governantes (HOLANDA. 1976. p. 117). (grifo nosso).

Como se percebe nessa assertiva de Holanda, o paulista, que se fez monçoeiro viajava esta gigantesco percurso fluvial em canoas, vestimentas, alimentação e religiosidade de uma simplicidade rústica. Os monçoeiros usavam *vestes roceiras de algodão reforçadas quando muito, em tempo de frio, pelo surtum de baeta* à exceção de algum comerciante abastado que não abria mão do seu robicão solene ou o seu casaco de gola larga, acompanhado de um chapéu de Braga. Até mesmo expedições pomposas com a de Rolim de Moura mantinha, por pouco tempo o aparato que servia de fachada para impressionar os mais incautos. Já as expedições comerciais dispensavam qualquer pompa: todos os esforços eram canalizados para o utilitário e mostra a aplicação voluntária de todas as energias no afã de enriquecimento, de domínio e de grandezas.

Enfim, o monçoeiro está longe de ser aquele paulista afeito aos movimentos de independência da América que aclamava um contrerrâneo rei ou um entusiasta pela expulsão dos jesuítas, como queria Alfredo Ellis Júnior (1976), ainda que conservasse fortes vínculos com o bandeirante. Buarque de Holanda descreve o perfil do monçoeiro que participou das expedições comerciais:

Apenas sua coragem tranqüila e sua aparente indiferença às ameaças, aos perigos e muitas vezes às maiores catástrofes, indicam que não existe uma separação muito nítida entre o ânimo que gerou o movimento das bandeiras e o que inspira às navegações do Cuiabá no decurso do século XVIII (HOLANDA. 1976. p. 117).

As mudanças econômicas forjadas a partir das Minas Gerais, do Cuiabá e das minas dos Goyases transformaram o sertanista aguerrido, na figura de um paulista comerciante, o tropeiro esperto, que em médio prazo, se transformou, em muitos casos, no fazendeiro que tinha um olho voltado para os negócios com a região mineradora e o outro na utilização dos gêneros agrícolas para a exportação (Blaj, 1995). Alguns desses paulistas certamente estão entre os que fizeram fortuna na região mineradora e voltaram para São Paulo, reinvestindo os lucros em negócios no planalto paulista, porém, outros jamais se afastaram dessa Capitania, ainda assim amealharam recursos financeiros mantendo negócios com as minas.

Fontes e Referências Bibliográficas

1. Documentos:

ANNAIS DA CAMARA DE CUIABÁ. ORDEM REAL. Ano 1729. APMT, lata A, doc. 10.

ANNAIS DA CAMARA DE CUIABÁ. ORDEM REAL, Livro Ano 1756, APMT p. 33.

APMT - ARQUIVO PÚBLICO DE MATO GROSSO. LATA 1750-1758 DOCUMENTO 107.

APMT - ARQUIVO PÚBLICO DE MATO GROSSO. Lata 1762 - Doc. 69.

2. Obras Publicadas

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Documentos Interessantes para a História e os Costumes de São Paulo*. Archivo do Estado de São Paulo, São Paulo, Escola Typográfica Salesiana, 1902.Vol. VII.

IHGB, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 134, pasta 1, p. 14 e ss. Correspondência entre os Governadores de Mato Grosso e do Pará, sobre um plano de melhorar a navegação e promover o comércio entre as duas capitanias. 30 de agosto de 1800.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 2ª edição - Edição Ilustrada. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1976.

TAUNAY, Afonso de E. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Edições Melhoramentos/Instituto Nacional do Livro/ Ministério da Educação e Cultura, 1975. (Coleção Memória Brasileira, Tomo II, III).

Bibliografia

AMORIM, Marcos Lourenço de. *O Segundo Eldorado Brasileiro: Navegação fluvial e sociedade no território do ouro*. Dissertação de Mestrado; Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - UFMS, Dourados MS, 2004.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas* Rio de Janeiro. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/ Conselho Nacional de Geografia, 1963.

BLAJ. Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo Colonial (1681-1721)* São Paulo, FFLCH – USP, 1995 (Tese de doutoramento).

BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai: O “mar interno brasileiro”- uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. São Paulo: FFLCH/USP, 1999, p. 64. (Tese de Doutorado).

CASTELNAU, Francis de la Porte. Expedição às regiões centrais da América do Sul. São Paulo: Nacional. Tomo I. 1949.

CERTEAU, Michel de, *A Invenção do Cotidiano: artes de fazer*. 2 ed. Petrópolis:Vozes, 1996, p. 201-202.

CORRÊA FILHO, Virgílio. História de Mato Grosso Varzea Grande, MT, Fundação Júlio Campos, Coleção Memórias Históricas v. 4. 1994.

DIAS, Maria Odila da Silva. Estilo e Método na Obra de Sérgio Buarque de Holanda. *Sérgio Buarque de Holanda: vida e Obra*. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura: Arquivo do Estado: Universidade de São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros. 1988.

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. *Os primeiros troncos paulistas*. São Paulo: Editora Nacional. Brasília, Instituto nacional do Livro, 1976.

FLORENCE, Hércules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas : 1825 a 1829 com gravuras do Autor*. Tradução de Visconde de Taunay. São Paulo, Cultrix, 1977.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo nacional, 1992.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Metais e pedras preciosas”. In História Geral da Civilização Brasileira – A época Colonial em São Paulo, Difel. Tomo I. 1968.

JUZARTE, Teotônio José. *Diário da Navegação* do rio Tietê, Rio Grande Paraná, e rio Guatemi em que se dá Relação de todas as coisas mais notáveis destes rios, seu curso, sua distância, e de todos os mais Rios, seu curso, sua distância, e de todos os mais Rios que se encontram, Ilhas, perigos, e de tudo o acontecido neste Diário, pelo tempo de dois anos e dois meses. Que principia em 10 de Março de 1769. in TAUNAY, Afonso de E. *Relatos Monçoeiros*. ; São Paulo, Itatiaia, 1981. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 1981. (Coleção Reconquista do Brasil, v. 33).

LEVERGER, Augusto. *Derrota da navegação interior da Vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso*. Cuiabá : IHGMT, 2002

NÓBREGA, Humberto de Mello, *História do Rio Tietê*. Ilustrações de Wasth Rodrigues; introdução de Leonardo Arroyo. São Paulo. Governo do Estado de São Paulo, 1978. (Coleção Paulística, vol. VIII).

RICARDO, Cassiano. *Marcha para o Oeste. A Influência da Bandeira na Formação Social e Política do Brasil*. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio Editora, 1940. Coleção Documentos Brasileiros. Vol. I.

ROLIM DE MOURA, Antônio. *Relação da Viagem que fez o Conde de Azambuja, D. Antônio Rolim, da Cidade de São Paulo para a Vila de Cuiabá em 1751* (carta endereçada ao Conde de Val de Reis e ao Instituto Histórico Brasileiro, remetida de Lisboa por F.A. de Varnhagem, Visconde de Porto Seguro.) UFMT Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional. D. Antônio Rolim de Moura, Primeiro Conde de Azambuja; Correspondências. Cuiabá, Imprensa Universitária, 1982.

SÁ, Joseph Barbosa de. *Relações da Povoação do Cuyabá e Mato-Grosso e seus princípios the os presentes tempos*. Cuiabá, Edições UFMT, 1975.

SODRÉ, Nelson Werneck. *Oeste : Ensaio sobre a grande propriedade pastoril : com 8 mapas*. São Paulo. Fac-símile da Editora José Olympio, 1941. Arquivo do Estado, 1990.

ⁱ O grifo do cronista dá a entender que em 1721 a maioria dos que embarcavam no Tietê não escapava as agruras da viagem. Ressalve-se que a fome era apenas uma das causas de morte e com ela o perigo das cachoeiras, a falta de pilotos práticos, os ataques das nações indígenas, as doenças e os ataques de animais selvagens figuravam entre as principais causas do flagelo e dos insucessos dos navegantes monçoeiros.