

CAPÍTULO 3

CAMARADAS: TRABALHO E COTIDIANO

Pelo caminhar dos astros havia de ser quase meia-noite; [...] vinham a passo lento pelo caminho real dois homens, um a pé, outro montado numa besta magra e já meio estafada.

Mostrava o pedestre ser, como de feito era, um simples camarada, e vinha com grossa e comprida vara na mão tangendo diante de si lerdo e orelhudo burro, sobre cujo lombo se erguia elevada carga de canastras e malinhas, cobertas por um grande ligal [couro ou sola com que se cobre a carga transportada por animais].

Quem estava montado e cavalgava todo encurvado sobre o selim, com as pernas muito estiradas e abertas, parecia entregue a profunda cogitação. Devia ser homem bastante alto e esguio [...] O seu traje era o comum em viagem: grandes botas, paletó de alpaca folgado, e chapéu-do-chile desabado.

Homem de meia-idade, de fisionomia vulgar e balorda [estúpida] era o camarada e, pelos modos e impaciência com que fustigava o animal de carga, indicava não estar afeito ao gênero de vida que exercia. (Alfredo d' Escragnolle Taunay)¹⁹⁷

Este capítulo tem como objetivo discutir algumas atividades desenvolvidas por camaradas em ambientes rurais. Pretendo apresentar aspectos de seus serviços e a importância desses trabalhadores para a sociedade da capitania/província de Mato Grosso na primeira metade do século XIX.

3.1 – Camaradas na extração da ipecacuanha

*A região do Barra dos Bugres sempre foi maior produtora da Ipecacuanha (Ipeca) ou Poaia, cujo nome científico *Cephaelis Ipecacuanha*, rubiácea preciosa que se encontra nessa região chamada Guaraés. Dizem que a sua descoberta se deve a um cão que acompanhava uma tropa bororó, que, toda vez que era atacado do estômago, vômitos, etc. embrenhava-se na mata, catava as raízes da planta e as comia. O vômito limpava-lhe o estômago e ele se tornava sadio e lépido como antes. Durante e após as cheias dos rios, era comum as águas se tornarem lamacentas, turvas e causarem mal ao estômago e intestino de quem as sorvia. O pajé bororó distribuiu a planta para a tribo que, desde então, desse modo se livrou dos males de estômago e dos intestinos, causados pela enxurrada. As propriedades da poaia foram*

¹⁹⁷ TAUNAY, A. E., *Inocência*, p. 59-60.

logo estudadas nos Laboratórios da Inglaterra e França; e muitas toneladas, em sacolas enormes de lona contendo essa planta, foram para lá remetidas. [...] O caule desta planta tem uma parte subterrânea e a outra se eleva, coisa de palmo e meio; pequeninas flores se transformam em minúsculos frutos roxos de sabor adocicado e produzem vômitos a sua ingestão. [...] É uma planta poderosa [...]. (Firmo José Rodrigues)¹⁹⁸

Planta nativa nas matas próximas a Vila Maria (hoje cidade de Cáceres), nas margens dos rios do Alto Paraguai, do Sepotuba, Vermelho, Cabaçal, nas matas da região do Alto Paraguai Diamantino e da cidade de Mato Grosso (atual Vila Bela da Santíssima Trindade), a ipecacuanha ou poaia era um dos principais produtos exportáveis da província de Mato Grosso na primeira metade do século XIX,¹⁹⁹ mais especificamente após 1830, quando um negociante chamado José da Costa Leite conseguiu “juntar duas arrobas da planta, remeteu-as para o Rio de Janeiro, onde a acharam de boa qualidade e pagaram à razão de 1.600 réis a libra”.²⁰⁰ Artigo com aceitação no mercado da Corte,²⁰¹ a ipecacuanha era usada com viés medicinal, as suas raízes contêm um poderoso estimulante vomitivo e tratamento de infecções intestinais e das vias respiratórias.²⁰² No século XIX, ela era encontrada naturalmente em solos arenosos e de mata fechada, sua extração se dava por meio de particulares, que contratavam camaradas para o serviço.

Quem nos apresenta informações sobre os trabalhadores e a extração da ipecacuanha é o viajante Francis Castelnau que, em expedição a Vila Maria, descreveu as atividades econômicas desenvolvidas no local. Conforme os escritos daquele viajante, os trabalhadores seguiam de canoas pelas vias fluviais para chegar ao ponto de retirada da planta medicinal. Além das pessoas necessárias à navegação, as canoas levavam certo

¹⁹⁸ RODRIGUES, F. J., A lenda da Poaia. In: *Figuras e coisas da nossa terra*.

¹⁹⁹ *Discurso recitado pelo Presidente de Província de Mato Grosso, José Antônio Pimenta Bueno, de 30 de novembro de 1836*, p. 12.; *Discurso recitado pelo presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de junho de 1846*, p. 24. Na década de 1860 a poaia ainda tinha sua importância comercial, Joaquim Ferreira Moutinho afirmou que naquele momento a ipecacuanha era “presentemente o único ramo de exportação da província, além da diminuta quantidade de couros”. MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a província de Matto Grosso*, p. 27.

²⁰⁰ Em 1814, o Desembargador José Francisco Leal, enviado pelo governo para procurar ouro, já tinha verificado a existência da ipecacuanha nas proximidades de Vila Maria, mas somente a partir da década de 1830 a comercialização do produto despertou interesse. CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 421.

²⁰¹ *Relatório do Presidente de Mato Grosso, Capitão de Mar e Guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1854*, p. 16.

²⁰² Ainda hoje, a ipecacuanha é muito usada no tratamento medicinal “é um ótimo auxiliar no tratamento de doenças do aparelho respiratório. Funciona como um perfeito expectorante. A emetina, uma substância eficaz ao provocar vômitos, ainda é capaz de promover uma efetiva limpeza do aparelho digestivo. Dessa forma, é indicada no tratamento de amebíases, leishmanioses, doenças do pulmão e dos brônquios. É encontrada nas regiões Centro-Oeste e Norte, especialmente Mato Grosso e Acre”. IPECACUANHA. Disponível <http://www.inova.unicamp.br/inventabrasil/ipeca.htm>. Acesso: 10/03/2009.

número de camaradas “contratados à razão de 6 a 7 mil réis por mês, com direito a comida”, e também um ou dois práticos, que eram pessoas experientes naquele tipo de trabalho e recebiam ordenado maior em relação aos demais trabalhadores.

Assim que a canoa chega ao ponto em que devem começar os trabalhos, o prático desce à terra em companhia de um ou dois camaradas, armados de foice e facão, para abrir uma picada, cujo comprimento atinge às vezes légua e meia. Outras picadas menores são abertas depois, a partir da trilha principal e em todas as direções, a fim de facilitar a volta dos trabalhadores que por acaso se percam. É costume exigir de cada homem, como tarefa diária, doze libras de planta, que uma vez secas, se reduzem a cinco. É fácil juntar esta quantidade, visto não ser necessário muita força para executar o trabalho, que só se torna verdadeiramente penoso por causa da perseguição incessante movida pelos insetos.²⁰³

As descrições de Castelnau sobre a extração da ipecacuanha são reveladoras das características de trabalho de camaradas empregados naquela modalidade de serviço. As estratégias criadas para facilitar a retirada da planta medicinal, com abertura de picadas a certa distância de comprimento, além de evitar a perda de indivíduos em matas fechadas, evidenciam a organização no desenvolvimento de tal atividade. Os instrumentos de trabalho eram predominantemente a foice e o facão, ideal para a abertura das trilhas e para o corte da planta que, segundo o mesmo viajante, não era um trabalho difícil de ser executado.

Quando a extração era feita em matas distantes das vias fluviais, era utilizada uma pequena tropa de bestas que carregavam de ida as ferramentas, toldas e os mantimentos, e de volta transportava-se toda a planta colhida. Essas investidas poderiam demorar alguns ou até seis meses embrenhados pelas matas.²⁰⁴

A preciosa ipecacuanha, que é tão abundante nesta província, é colhida da maneira a mais rude e em mui pequenas quantidades, apesar de dar tanto lucro. Raras vezes durante o ano sai de Vila Maria algumas canoas por um ou dois meses em busca dessa planta, e voltam com ricas colheitas, com as quais satisfazem as suas necessidades até o próximo ano.²⁰⁵

Num serviço de extração de mata fechada é compreensível que camaradas da poaia fossem alvos de insetos. Os mosquitos, por exemplo, segundo Castelnau, eram os que causavam maiores empecilhos. As matas eram ambientes bastante insalubres que

²⁰³ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 422. [grifos meus]

²⁰⁴ MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a província de Matto Grosso*, p. 28.

²⁰⁵ WAEHNELDT, R., *Exploração da província de Mato Grosso*, p. 207.

auxiliados pelas picadas de insetos causavam moléstias e morte entre aqueles trabalhadores.

Os poaieiros, se muito felizes, escapam às febres perniciosas que reinam nos sítios da poaia, e que são devidas ao mau passadio, às umidades, exalações más, etc., além da luta que tem a sustentar contra os animais ferozes e venenosos, cuja mordedura é de difícil cura. Mesmo o cheiro da poaia, está provado, é muito nocivo à saúde.²⁰⁶

O serviço a ser realizado pelos camaradas era desde a extração até a abertura de picadas e defesa contra ataques de animais nas regiões de coleta. Depois de um dia de trabalho, ainda a mata serviria de local para o descanso e alimentação daqueles homens.

Dentre os trabalhadores da ipecacuanha, percebe-se certa diferenciação entre os que eram dotados de alguma experiência no serviço e aqueles que não eram. Os práticos, por exemplo, recebiam salário maior que os camaradas. O prático era uma pessoa que conhecia as atividades, era chamado como tal porque já havia trabalhado na atividade e adquirira experiência na execução da mesma, conhecedor das trilhas e dos locais a serem explorados. Essa diferenciação de salário para aqueles que eram hábeis em algum ofício foi percebida em outras modalidades de trabalho. Porém, essa situação ajuda a perceber que o indivíduo experiente em alguma atividade, era mais bem pago em relação àqueles que não eram.

O lucro do patrão em relação ao trabalho dos camaradas foi apontado por Francis Castelnau, ao afirmar que vendida no Rio de Janeiro, o contratante ganhava um valor líquido de 4.000 réis por cada cinco libras da planta, ou seja, cada dia de trabalho de um camarada.²⁰⁷ Embora as formas de trabalho industrial não estivessem presentes na província de Mato Grosso da primeira metade do século XIX, a exploração dos camaradas já se dava em atividades como a extração da poaia, por exemplo.

O presidente de província José Antônio Pimenta Bueno (1836-1837), em discurso recitado na Assembléia Legislativa Provincial, em 1837, mencionou que mandaria instalar um destacamento para controle da passagem no rio Paraguai, no ponto de Vila Maria e sobre “o avultado número de camaradas, que concorrem à colheita da poaia”.²⁰⁸ Conforme as palavras do presidente, era grande o número de indivíduos que, sabendo da coleta da ipecacuanha e das ofertas de trabalho, se direcionavam para a região de extração.

²⁰⁶ WAEHNELDT, R., *Exploração da província de Mato Grosso*, p. 29.

²⁰⁷ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 422.

²⁰⁸ *Discurso recitado pelo presidente da província de Mato Grosso, José Antônio Pimenta Bueno, na abertura da terceira sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1837*, p. 17.

Os camaradas empregados naquele serviço iam em busca de trabalho que lhes garantissem certa quantia em dinheiro e alimento diário. Na condição de livres pobres foram empregados, no caso da extração da ipecacuanha, em atividades que evitavam o uso de escravos. A entrada nas matas poderia ser um atrativo para a fuga de cativos, enquanto a utilização do trabalhador livre seria mais viável, já que no final de um dia de trabalho deveria apresentar certa quantia da planta.

3.2 – Camaradas em propriedades rurais: lavoura e criação de gado vacum e cavalari

À medida que a documentação foi cotejada, encontrei referências sobre camaradas que trabalhavam em propriedades rurais de criação de gado vacum, cavalari, e de lavoura. Os camaradas que trabalhavam nessas atividades poderiam morar ou não na propriedade do patrão. Os que se encontravam nesta última situação, deslocavam-se para trabalhar nas terras do contratante para desenvolver as atividades estipuladas nos acordos de trabalho, e recebiam um salário pelos serviços prestados.²⁰⁹ Já aqueles que moravam na propriedade do patrão, ao mesmo tempo em que eram empregados, também firmavam domicílio nas terras do contratante. Para esses camaradas, não era somente dada certa quantia em dinheiro e alimentação, como ocorria aos camaradas que trabalhavam na extração da poaia, mas também espaço de moradia e talvez de plantio.²¹⁰

Os camaradas nas propriedades de criação de gado poderiam trabalhar em atividade de vaqueiro.²¹¹ O serviço de vaqueiro se refere, de maneira geral, à condução e trato do gado, era uma modalidade de trabalho desenvolvida, também, por livres pobres, mas isso não isenta a presença de cativos. As fazendas de gado já eram presentes em Mato Grosso na segunda metade do século XVIII, e sua expansão se deu no decorrer da primeira metade do XIX,²¹² com a gradativa exportação de gado²¹³ proveniente das regiões de Vila

²⁰⁹ Os processos de número 172 e 189 apresentam camaradas que viviam em locais próximos às propriedades de seus patrões. *Processo 172 – 1845*, APMT.; e *Processo 189 – 1849*, APMT.

²¹⁰ Nos processos 135 e 138 existe referência a camaradas que viviam em propriedade dos patrões. *Processo 135 – 1836*, APMT.; *Processo 138 – 1837*, APMT.

²¹¹ Por exemplo, os camaradas Antônio Corrêa, Manoel de Souza que, juntamente com outro camarada chamado Marcelino Corrêa, que assassinaram o camarada Paulo Pinto Guedes, em 25 de julho de 1836, na freguesia de São Luis de Vila Maria, citado no capítulo anterior, foram libertados em dezembro do mesmo ano com o pedido de *Habeas Corpus*, que continha a alegação de que eram “bons vaqueiros, e quando chegaram a Poconé empenharam-se com Joaquim Roiz Leite, pra que os fizesse soltar, e que em agradecimento iriam trabalhar em sua fazenda”. *Processo 135 – 1836*, APMT.

²¹² Em relatórios apresentado à Assembléia Legislativa em 1839, o presidente de província Estevão Ribeiro de Rezende afirmou que a “criação de gado vacum há anos tem progressivamente aumentado [...]”. *Relatório*

Maria, Poconé,²¹⁴ Presídio de Coimbra, Albuquerque, Miranda,²¹⁵ nas proximidades dos rios São Lourenço²¹⁶ e Jaurú²¹⁷ e no planalto sul Mato Grosso,²¹⁸ o que não isentava a presença de fazendas de criação em outras partes da Província.

Camaradas poderiam ser encontrados na administração de algumas propriedades rurais. A Fazenda Caiçara, localizada próxima a Vila Maria, pertencia ao Governo. Nela existia criação de gado, e na década de 1830 o encarregado pela sua administração era um camarada, que tinha função de cuidá-la, e também comercializar o gado e fiscalizar o serviço de outros camaradas.

No ano de 1837 foi montado um processo de investigação a partir de uma denúncia feita por Paulino Francisco Chalega sobre o extravio e perda de gado vacum e cavalari da Fazenda Pública da Caiçara, praticada “pelo camarada Estevão Corrêa, guarda casa da mesma”.²¹⁹ Esse processo revela alguns aspectos do serviço de camaradas que trabalhavam na função de vaqueiro em propriedades com criação de gado.

A condução de animais de uma fazenda a outra era uma das atribuições dos camaradas, geralmente ocorria quando o patrão adquiria novas reses. A Caiçara vendia gado para propriedades vizinhas, o que fez dela um local onde geralmente se encontravam camaradas nos serviços de vaqueiro, como por exemplo, na condução do gado. Francis Castelnau, em visita a essa Fazenda em maio de 1845, ressaltou que a mesma mantinha uns 20 empregados livres que moravam na propriedade e tomavam conta das reses criadas, “sob as ordens de um alferes idoso. As pastagens se [estendiam] pelo espaço compreendido entre os rios Jaurú e Paraguai”, onde também eram criados cavalos que seriam destinados para o corpo de cavalaria da Província.²²⁰

apresentado na abertura da segunda sessão ordinária da segunda legislatura da Assembléia Provincial, em 2 de março de 1839, p. 75.

²¹³ *Relatório do presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléia Provincial em 3 de maio de 1849, p. 15.*

²¹⁴ *Relatório do presidente da província de Mato Grosso, capitão de fragata Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851, p. 14. Ver também CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 424.*

²¹⁵ ALINCOURT, L. D', *Trabalho e indagações que fazem o objeto da estatística da província de Mato Grosso, feitos no ano de 1826 para 1827*, p. 86.

²¹⁶ Ver SOUZA, C. X. O., *Descrição diária dos progressos da Expedição destinada à capitania de São Paulo para fronteiras do Paraguai, em 9 de outubro de 1800*, p. 53. Já na década de 1860, Augusto Leverger fez a seguinte observação quando navegou pelo rio São Lourenço: “Há na margem esquerda fazendas de criação de gado de bastante importância. Vêem-se também de ambos os lados poucas e pequenas roças de milho”. LEVERGER, A., *Carta e roteiro da navegação do rio Cuyabá, desde o salto até o rio S. Lourenço e deste último até a sua confluência com o Paraguay*, p. 344-345.

²¹⁷ Informações sobre fazendas de gado podem ser encontradas em WAEHNELDT, R., *Exploração da província de Mato Grosso*, p. 213.

²¹⁸ LUCÍDIO, J. A. B., *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois*.

²¹⁹ *Processo 138 – 1837, APMT.*

²²⁰ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 425.

Na década de 1860, Rodolfo Waehneltdt apontou que não se encontravam vestígios da riqueza que a Caiçara tinha outrora (cerca de 4 a 5 mil cabeças de gado além da produção de muita manteiga, queijo, leite, e criação de muito gado cavalari e muar). Aquele viajante ficou impressionado com o estado de abandono em que se encontrava a fazenda. Conforme suas descrições, naquele momento, década de 1860, ela possuía alguns casebres, já em ruínas, e “somente algumas dúzias de cabeças de gado já meio bravo, dos quais um ou dois soldados tomam conta”.²²¹ As possíveis causas dessa extinção foram apontadas por Waehneltdt, que assim expressou seu descontentamento em relação ao descaso com aquela propriedade pública.

Desde cem anos, quando essas fazendas achavam-se no cume de sua florescência, nunca mais se cuidou do futuro [...]. Tratou-se somente de lucro momentâneo, sem se olhar para o futuro, nunca se fez caminhos ou pontes que oferecessem alguma facilidade [...]. Assim desaparecem Pau Seco e muitas outras ricas possessões, assim como muitos lugares cujos nomes ainda hoje se acham nos mapas geográficos, sem que ao menos possa ser descoberto o lugar em que se achavam.²²²

O viajante, ao demonstrar a situação de algumas fazendas do Governo, expressou também seu descontentamento em conseguir localizar alguns pontos antes identificados no território da Província. Por ordem do Governo Imperial datado de 27 de Janeiro de 1860, Rodolfo Waehneltdt foi encarregado de procurar e levantar a existência de todos os materiais e condições necessárias para poder fundar uma fábrica de ferro e de pólvora na província de Mato Grosso. Para tal, era preciso percorrer território a partir de indicações de mapas e de relatos de viajantes. Ao realizar a viagem, ele sentiu a dificuldade em encontrar algumas localidades antes ocupadas. Dentre elas, estavam as fazendas públicas Caiçara e Pau Seco que se localizavam próximas ao rio Jaurú e Vila Maria. Além destas, Mato Grosso contava com outras fazendas de propriedade do governo, dentre elas a de Casalvasco, localizada à margem direita do rio Barbado, em área do atual município de Vila Bela da Santíssima Trindade, e a fazenda Betione no povoado de Miranda, que, em 1824, contava com aproximadamente 9.335 cabeças de gado vacum, e 775 de cavalari.²²³

²²¹ WAEHNELDT, R., *Exploração da província de Mato Grosso*, p. 225. Na mesma década, Joaquim Ferreira Moutinho noticiou que as duas fazendas públicas Pau Seco e Caiçara estavam abandonadas. MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a província de Matto Grosso*, p. 172.

²²² WAEHNELDT, R., *Exploração da província de Mato Grosso*, p. 225-226.

²²³ ALINCOURT, L. D', *Resumo das explorações feitas pelo engenheiro Luiz D'Alincourt, desde o registro de Camapuã até a cidade de Cuyabá* – 1824, p. 341.

Em correspondência datada de 10 de novembro de 1824, Luiz D'Alincourt informava ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Guerra, João Gomes da Silveira Mendonça, a situação em que se encontrava a fazenda pública localizada em Miranda.

O gado vacum e cavalari pertencente à fazenda pública têm produzido aqui espantosamente, mas não há gente precisa para o custeio, e por isso centenas de cabeças andam espalhadas por esses campos sem marca, e morrem muitos bezerros, quando muito comodamente poderia haver os homens necessários pagos à custa desta fazenda, e até se devia já estabelecer outra sangrando esta, e depois seria o corte de Cuiabá fornecido deste gado em manifesto interesse da fazenda nacional.²²⁴

Era necessário pessoal habilitado para cuidar do gado. Quando se tratava das fazendas públicas, os serviços também ficavam a cargo de militares. Na sociedade da província de Mato Grosso, homens livres poderiam desenvolver diversas atividades. Fazer parte de algum cargo administrativo de governo local serviria de prestígio social e *status* principalmente para pessoas abastadas. A contratação ou indicação era feita a partir de uma rede de favores e dependências. Militares poderiam estar na direção ou na realização de serviços nas fazendas públicas, daí a presença de alferes, soldados e demais militares.²²⁵

Nas fazendas públicas e nas de particulares foi verificada a participação de camaradas em atividade de trato do gado, ou seja, nos serviços de vaqueiros.

Camaradas que trabalhavam como vaqueiros tinham atribuições de cuidar de ferimentos etc., organizar, marcar as novas crias com ferro quente com o símbolo da fazenda/proprietário,²²⁶ a castração dos marruais (novilho não domesticado) que já não serviam para as funções reprodutoras e de touros pequenos para serem direcionados à engorda e limpar o gado, matar, sangrar, descourar. Era um serviço que exigia habilidade para não estragar os derivados do animal, como o couro que era comercializado.

Hercules Florence, ao percorrer Vila Maria em setembro de 1827, descreveu um episódio em que ressaltou as características do trabalho de vaqueiro, o que também nos

²²⁴ ALINCOURT, L. D', *Offício do Engenheiro Luiz D'Alincourt em 10 de novembro de 1824 – Contendo notícias Interessantes sobre a parte meridional da província de Matto-Grosso*.

²²⁵ Foi identificado outro Alferes que também era empregado de uma fazenda. Ele foi citado como testemunha de um crime que ocorreu em Cuiabá em 1844, mencionado no capítulo 2. *Processo 167 – 1844*, APMT. Sobre a indicação de cargos administrativos no contexto urbano, ver: CASTRILLON, M. L. F., *O Governo Local na Fronteira Oeste do Brasil*.

²²⁶ Candido Xavier de Oliveira Souza, ao navegar pelo rio São Lourenço, mencionou que viu na fazenda de Manoel Gonçalves “vaqueiros [que] estavam à margem do rio empregados na marcação dos gados”. In: SOUZA, C. X. O., *Descrição diária dos progressos da Expedição destinada à capitania de São Paulo para fronteiras do Paraguai, em 9 de outubro de 1800*, p. 53.

permite perceber em quais afazeres os camaradas poderiam estar empenhados quando trabalhavam com o gado.

Uns vaqueiros laçaram um boi para cortá-lo. Aquele meio empregado em toda a América do Sul, onde esses homens mostram tanto jeito e destreza, é tão conhecido, que não o descreverei. Disseram-me que na Jacobina há vaqueiros que por simples distração, em número de dois ou três, atacam um touro bravo a pé e sem laços. Um deles corre para o animal, agarra-se-lhe ao pescoço e aí se mantém grudado, ora arrastado pelo animal enfurecido, ora peando-lhe a carreira. Os companheiros atiram-se também em cima e conseguem derrubá-lo.²²⁷

As observações de Florence caracterizam a praticidade de vaqueiros em seus ofícios. A maneira de cortar o boi era uma prática semelhante em toda América do Sul, o que segundo o viajante aproxima os vaqueiros descritos com os de outras regiões. A destreza com que conseguiam abater um touro bravo significava a familiaridade daqueles homens no trabalho com o gado. Camarada na condução de boiadas será discutido quando abordar a condução de tropa, na qual também se dava a presença do camarada vaqueiro.

Nos ambientes rurais, os camaradas também poderiam trabalhar nos afazeres de carpintaria e de ferragem.²²⁸ Nas propriedades com plantação de cana, feijão e demais gêneros alimentícios, camaradas realizavam serviços nos afazeres de lavoura, no trato de animais e no transporte dos gêneros produzidos. Diferente do camarada no trabalho de vaqueiro que geralmente estava empenhado, principalmente, no trato do gado, camaradas que trabalhavam em fazenda com plantações eram contratados para realizar diversas atividades que circunscrevia à propriedade, como o plantio, colheita e transporte, por exemplo. Poderiam ser vistos trabalhando tanto em propriedade que tinham escravos, como naquelas que não os possuíam.

Engenhos de açúcar também eram movidos pela força de trabalho de camaradas,²²⁹ por exemplo, os índios Guaná eram contratados como camaradas em

²²⁷ FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 232-233.

²²⁸ *Mapa de população Distrito de Serra Acima – 1809*, APMT. Isso não isenta a possibilidade de que profissionais que se auto-identificavam e eram identificados como vaqueiros, carpinteiros e ferreiros fossem contratados por proprietários rurais para realizar alguma atividade correspondente ao seu respectivo ofício. Essas informações podem ser verificadas a partir da menção desses profissionais no Mapa de População de 1809 do Distrito de Serra Acima. Luiz Cláudio Pereira Symanski observou que nas plantações Chapada dos Guimarães os artesãos foram geralmente contratados por um período curto para médio prazo que poderia durar vários dias ou vários meses. Os principais artesãos eram os carpinteiros, seguido por ferreiros e pedreiros. SYMANSKI, L. C. P., *Slaves and planters in western Brazil: material culture, Identity and power*, p. 181.

²²⁹ Em outra parte deste trabalho foi mencionado um índio apiacá chamado Alexandre que deixou de trabalhar no engenho para se empregar na expedição de Langsdoff.

fazendas de plantação próximas ao rio Cuiabá, recebiam “por dia, 80 réis de ouro, ou seja, 150 a 160 réis de cobre”.²³⁰ Ainda os Guaná iam trabalhar em fazendas próximas à Vila dos Guimarães, tendo como pagamento 60 réis diários.²³¹ A presença indígena foi significativa no trabalho em fazendas de plantação e de criação.²³² Os Bororo trabalhavam como camaradas nos serviços de vaqueiros em fazendas nas proximidades do rio Jaurú.²³³

Empenhados na agricultura, os camaradas residiam ou não na propriedade do contratante. Foram encontradas referências de empregados que possuíam terras próximas a do patrão, não morando necessariamente nas dependências deste. O processo crime referente ao assassinato de um lavrador de nome Vicente de Paula, ocorrido no lugar chamado Cinco Oitavas, na freguesia de Nossa Senhora de Brotas, terceiro Distrito do Termo da cidade do Cuiabá, no ano de 1849, contém a inquirição do réu Manoel Joaquim da Rocha que também era lavrador e vivia no lugar chamado Quatro Vinténs, localizado na mesma freguesia da vítima, sendo o principal suspeito do crime. Quando perguntado ao réu se conhecia

Vicente de Paula seu vizinho. Respondeu que sim. [E] perguntado se dava notícia dele [da vítima]. Respondeu que ouvira dizer fora morto de um tiro em sua própria casa [...]. [E] Perguntado se tinha rixas com o dito Vicente de Paula. Respondeu que pelo contrário antes eram amigos, tendo sido camarada do mesmo.²³⁴

Quando trabalhava como camarada, Manoel Joaquim da Rocha não morava na terra do patrão. Suspeito de ser o assassino, ele disse em sua defesa que não tinha rixas com a vítima, que “pelo contrário antes eram amigos, tendo sido camarada do mesmo”. Todas as testemunhas chamadas para depor davam evidências de que Manoel Joaquim da Rocha era o autor do crime, porém, o réu foi solto apresentando outros argumentos de que ele não estava no local do assassinato, e que assim não foi o autor do homicídio. O que chama atenção é que a justificativa de que era amigo e que foi camarada da vítima foi usada como um dos argumentos, dentre outros, para esclarecer sua inocência aos órgãos judiciais.

A citação acima também serve para refletir sobre a mudança e/ou variedade de atividades desenvolvidas por livres pobres. Em determinado período, o réu trabalhava

²³⁰ LANGSDORFF, G. H. Von, *Os diários de Langsdorff*, p. 127.

²³¹ FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 186.

²³² No processo de número 194 existe menção de propriedades em Albuquerque que “não tinha um só escravo, mas unicamente alguns índios como camaradas”. *Processo 194 – 1850*, APMT.

²³³ WAEHNELDT, R., *Exploração da província de Mato Grosso*, p. 219.

²³⁴ *Processo 189 – 1849*, APMT.

como camarada, e no momento em que ocorreu o interrogatório sobre o homicídio, ele se encontrava vivendo de lavoura. As funções desenvolvidas por alguns livres e pobres naquele momento não podem ser tomadas como única, já que o réu poderia trabalhar em suas terras, e nos períodos de plantio e colheita trabalhava como camarada nas propriedades vizinhas. Assim como um camarada depois de trabalhar em lavoura de engenho poderia ser contratado em serviços de condução de tropa, por exemplo. As mudanças nas atividades desenvolvidas demonstram que camaradas poderiam se adaptar conforme as propostas de trabalho e necessidade.

A atual região de Chapada dos Guimarães, apontada também nas fontes como Serra Acima, como afirmado anteriormente, era uma localidade com considerável concentração de propriedades agrícolas com plantação de cana, e demais gêneros alimentícios que inclusive contribuíam para o abastecimento de Cuiabá. Algumas dessas propriedades também possuíam engenhos que produziam açúcar e aguardente.

No ano de 1809 existiam naquela localidade 220 pessoas (173 homens e 47 mulheres) que declararam ser lavradores (as). Esse número correspondia à maioria das ocupações declaradas, ou seja, 46,31% viviam de lavoura, como ficou apontado na Tabela 5, apresentada no Capítulo 1.

Seguido do número de lavradores (as) estava os de camaradas, totalizando 80 homens, correspondente a 16,85% das ocupações elencadas. Mesmo numa região com atividade em sua maioria voltada para a lavoura/engenho e com considerável número de mão-de-obra escrava, homens livres ou libertos pobres tiveram espaço para desenvolver algumas atividades, dentre elas trabalhar por acordos de serviços.

Para a elaboração da tabela a seguir, considerei a forma como camaradas apareceram elencados. É perceptível, como já afirmei anteriormente, que o recenseamento foi realizado por fogo/propriedade. Sendo assim, constatei que alguns dos camaradas foram mencionados junto às famílias dos respectivos patrões, e pela ocupação do patrão pude perceber em quais tipos de atividade/propriedade os camaradas se encontravam trabalhando.

Tabela 31: Tipos de propriedade/atividade dos patrões que os camaradas apareceram relacionados – Distrito de Serra Acima (1809)

Atividade patrão/patroa	Lavoura	Mineração	Lavoura e mineração	Agência	Não relacionados junto a possíveis patrões	Total
Número de camaradas	74	2	1	1	2	80
Porcentagem	92,5%	2,5%	1,25%	1,25%	2,5%	100%

Fonte: *Mapa de População do Distrito de Serra Acima*, tirada pelo Capitão da 3ª Companhia das Ordenanças Apolinário de Oliveira Gago. 1809. BR MTAPMT.SG. MAP. 4440 CAIXA N° 075 | Referência Anterior: S/N° Fundo: Governadoria Lata: 1809.

A maioria dos camaradas listados apareceu relacionada logo abaixo aos nomes dos familiares, dependentes dos (as) chefes de fogos, enquanto dois não apareceram naquela situação. Possivelmente os 78 camaradas foram recenseados quando trabalhavam nas propriedades dos patrões e/ou moravam nelas. Os demais poderiam ocupar um pedaço de terra e ir trabalhar nas propriedades vizinhas. Além disso, conforme os dados do quadro acima, a maioria dos camaradas trabalhava em propriedades que desenvolviam algum tipo de atividade de lavoura, o que mais uma vez contribui para reforçar o caráter agrícola daquela localidade. Porém, não podemos descartar a presença de camaradas trabalhando para pessoas que viviam de mineração e de agências, como está especificado acima.

Tabela 32: Características ocupacionais das propriedades de lavoura onde trabalhavam camaradas, Distrito de Serra Acima (1809)

Nº Camaradas	Patrão/patroa	Fº. P.	Fº. P. A	Fª. P.	Fª. P. A	Parentes	Agregados (as)	Agregº. A	Agregª. A	Feitor	Arrieiro	Ferreiro	Carpinteiro
8	C [E]	4	2	2	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
2	C [E]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	C [E]	3	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
2	C [E]	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	C [E]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Sª	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	1	2
1	Sª	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Cª	2	2	3	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	C [E]	3	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
1	S	.....	.....	.....	.....	1 irmã	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
2***	S	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	S	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	S	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
1	C [E]*	2	2	2	4	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
3	S	4	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....
1	C [E]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
1	C [E]	4	1	1	.....	.....	1	.....	1	1	.....	.....	1
1**	Sª	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	S	1	1	.....	.....	.....	10	2	6	.....	.....	.....	.....
4**	S	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1	2	.....
1	C [E]	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
2	C [E]	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	1	1	1	.....	.....
2	C [E]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	C [E]	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
9	C [E]	.....	.....	2	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....
4	C [E]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	C [E]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 [1 d 80]	1	3	.....	.....	.....
1	C [E]	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

*Lavrador e Mineiro.

** 2 Camaradas casados e com menção à esposa.

*** 1 Camarada com 1 filho na listagem do patrão.

Legenda: C [E] = Patrão casado e com menção à esposa; Cª = Patroa casada e que não apareceu menção a esposo; Fº. P., Fª. P. = filho, filha do patrão; S = Patrão solteiro; Sª = Patroa solteira; A = Acima de 14 anos de idade; Agregº. = agregado; Agregª. = agregada.

Fonte: *Mapa de População do Distrito de Serra Acima*, tirada pelo Capitão da 3ª Companhia das Ordenanças Apolinário de Oliveira Gago. 1809. BR MTAPMT.SG. MAP. 4440 CAIXA Nº 075 | Referência Anterior: S/Nº Fundo: Governadoria Lata: 1809.

A tabela acima apresenta dados ocupacionais (pessoas) nas propriedades onde trabalhavam camaradas. Eles eram contratados para prestar serviços em propriedades em que o patrão/patroa possuía acima ou abaixo de 50 anos de idade; poderiam ser solteiros (as) ou casados; os filhos (as) dos proprietários (as) tinham menos ou mais de 14 anos de idade; propriedades onde existiam agregados (as) com menos ou mais de 14 anos de idade; e trabalhavam para patrões que possuíam outros tipos de empregados como arrieiros, carpinteiros, feitores, por exemplo.

Numa análise mais específica, para revelar algumas características das pessoas que contratavam os serviços de camaradas no distrito de Serra Acima no início do século XIX, posso mencionar as seguintes:

- Eles estavam presentes em propriedade de patrões abastados, e que possuíam considerável número de camaradas como empregados, como era o caso dos lavradores Capitão Ignácio de Souza, Manoel Peixoto, Alferes Manoel Corrêa de Melo. Também poderiam ser contratados por homens abastados, mas que possuíam número menor de camaradas como era o caso do Capitão Antônio Leite do Amaral que tinha 2 camaradas como empregados;
- Trabalhar para lavradores pobres. Estes contratavam serviços de um ou dois camaradas para auxiliá-los na sua pequena produção de lavoura, por exemplo.
- Ajustados por lavradores (casados) que tinham idade avançada, e não possuíam filhos, agregados e outros tipos de empregados. Nessa situação estava o lavrador José Pedro Gomes, de 70 anos de idade, casado com uma mulher de 50 anos. Camaradas também trabalhavam para patrões casados, mas que possuíam filhos com idades acima de 14 anos, por exemplo, o lavrador José Gomes de Barros, 57 anos, cuja esposa tinha 43 anos, possuía um filho com idade acima de 14 anos. Esse lavrador, além dos camaradas, possuía outros empregados, sendo eles um feitor e um arrieiro, além de um casal de agregados.
- Trabalhavam para patrões casados e com idade ativa: lavrador Joaquim Antônio Delgado, 36 anos, casado com uma mulher de 18 anos, sem menção a filhos. Trabalhavam também para lavradores que possuíam filhos. Ex: lavrador Thomás Files de Aquino, 28 anos, casado com uma mulher de 26 anos, tinham 2 filhas. Além dos camaradas, tinha 1 feitor de 40 anos de idade com empregado.
- Camaradas trabalhavam também para patrões solteiros e com idade ativa: Lavrador Antônio Corrêa da Costa, solteiro, 25 anos, possuía 3 camaradas e 1 ferreiro e 1 carpinteiro como empregados. Da mesma forma, camaradas que trabalhavam para patrões solteiros e de idade mais avançada, exemplo: Lavrador Faustino Dias Barboza, solteiro, 61 anos, que tinha 4 camaradas, 1 arrieiro, 1 feitor e 1 ferreiro (possivelmente ligado ao trabalho de condução de tropa), e mais um agregado em idade ativa. Não aparece menção a filhos.
- Camaradas que trabalhavam para mulheres (lavradoras) solteiras já em idade avançada, e que não apareceram menção a filhos. Ex: lavradora Maria da Costa, preta, solteira de 50 anos. Possivelmente, homens forros e mulheres forras, quando dispusessem de algum pecúlio, contratavam serviços de camaradas.

- Camaradas contratados por mulheres casadas (mas que não apareceram menção do marido), e que possuíam filhos com idades acima de 14 anos. Este era o caso da lavradora Rosa Maria da Silva, de 40 anos de idade. Os filhos e filhas da mesma apareceram com a especificação crioulo (a), possivelmente era uma família em que os pais poderiam ser libertos ou afrodescendentes.

O que fica demonstrado nos casos mencionados é a multiplicidade dos tipos de proprietários de lavoura identificados no distrito de Serra Acima em 1809, e que poderiam contratar os serviços de camaradas.

Tabela 33 – Lista de nomes dos lavradores (as) que tinham como empregados camaradas no Distrito de Serra Acima no ano de 1809.²³⁵

Lavrador (a)	Estado Civil	Idade
Capitão Ignácio de Souza e [Deteriorado]	C	58
Ilfs. José Luis Monteiro	C	33
Domingos José de Azevedo	C	42
Capitão Antônio Leite do Amaral	C	44
José Pedro Gomes	C	70
Maria Thereza de Jesus	S	58
Maria da Costa preta	S	50
Rosa Maria da Silva	C	40
Antonio José da Silva Paes	C	58
Joaquim Manoel de Moura	S	60
Domingos da Costa Monteiro	S	33
Manoel Pereira	S	30
Valentin Pereira do Guimarães	S	36
O Sargento Mor Antônio da Silva d'Albuquerque – lavrador e mineiro	C	60
Pedro Pereira dos Santos	S	50
Manoel Roiz [Deteriorado]	C	27
José de Couto da Encarnação	C	40
Ignácia Theodora	S	45
Manoel Peixoto de A[Deteriorado]	S	66
Faustino Dias Barboza	S	61
Capitão José Gomes Monteiro	C	59
José Gomes de Barros	C	57
Joaquim Antonio Delgado	C	36
Thomás Files de Aquino	C	28
Alferes Manoel Correa de Melo	C	38
Raimundo Pacheco	C	60
José de Lara	C	35
Francisco Bueno de Moraes	C	57

Nota: Na mencionada fonte não existe referência a pessoas viúvas, aquelas que se encontravam naquela condição foram mencionadas por vezes como solteiras ou casadas. Assim era o caso, por exemplo, da lavradora Maria Thereza de Jesus, que já era viúva desde 1800 quando faleceu seu esposo Francisco Corrêa da Costa, pai de Antônio Corrêa da Costa.

Fonte: *Mapa de População do Distrito de Serra Acima*, tirada pelo Capitão da 3ª Companhia das Ordenanças Apolinário de Oliveira Gago. 1809. BR MTAPMT.SG. MAP. 4440 CAIXA N° 075 | Referência Anterior: S/N° Fundo: Governadoria Lata: 1809.

Alguns desses lavradores (as), que tinham como empregados camaradas em 1809, possuíam considerável número de escravos e com significativa produção de

²³⁵ Os padrões de camaradas listados correspondem respectivamente à relação da tabela anterior.

alimentos no distrito de Serra Acima. Dentre eles, estava o Capitão Antônio Leite do Amaral, Maria Thereza de Jesus, mãe de Antônio Corrêa da Costa que inclusive foi presidente da Província entre 1831 e 1834 e chegou a manter 128 escravos no seu Engenho denominado Bom Jardim. Na mesma situação estava o rico fazendeiro, o Sargento Mor Antônio da Silva Albuquerque, que em 1798 possuía 40 escravos que trabalhavam em seu engenho em Chapada e, em 1812, quando ele morreu, tinha 93 escravos, sem levar em consideração 82 cativos que trabalharam em duas minas em outras regiões de Mato Grosso.²³⁶ Além desses estavam Domingos José de Azevedo, José Pedro Gomes, José Gomes de Barros, Domingos da Costa Monteiro, dono do Engenho Jurumim etc.²³⁷

Não muito distante de Chapada, estava a freguesia de Nossa Senhora de Brotas, hoje município de Acorizal, que na década de 1830, também concentrava algumas propriedades rurais com produção de víveres. O Mapa de população de 1838 fornece informações sobre a composição da população de Brotas; dentre os habitantes existiam homens livres que trabalhavam como camaradas em propriedade agrícolas.

O Mapa de População de Freguesia de Nossa Senhora de Brotas, como citado no Capítulo 1, não informou a ocupação da maioria dos chefes de fogo. Esse dado aparece apenas para alguns dos homens recenseados. Dentre eles, o lavrador Vitoriano Soares da Silva, homem branco, de 42 anos, natural de Cuiabá, casado com Anna Esmeria de Souza, branca de 27 anos de idade. Vitoriano possuía terras em Brotas e lá criava seus três filhos e uma filha os quais em 1838 tinham respectivamente oito, cinco, um e três anos de idade. A manutenção da propriedade e das atividades nelas desenvolvidas contava com o trabalho de quatro escravos e duas escravas com mais de 12 anos de idade, e ainda possuía duas escravas com idades respectivamente de 8 e 5 anos. Além da força cativa, Vitoriano Soares da Silva contratou os serviços do camarada Luiz José da Costa, homem pardo, natural de Cuiabá, e que tinha a idade de 40 anos. Possivelmente aquele trabalhador livre realizava alguma atividade que era desenvolvida por camaradas que trabalhavam em lavouras. Além do empregado, o mencionado lavrador tinha como agregados dois homens com idades de 14 e 60 anos, e uma mulher de 36 anos e seus quatro filhos (1 homem e 3 mulheres), que também poderiam ajudar no serviço doméstico ou nos afazeres das plantações.

²³⁶ SYMANSKI, L. C. P., *Slaves and planters in western Brazil: material culture, Identity and power*, p. 71.

²³⁷ Sobre os senhores de engenho, suas práticas sociais, a trajetória de algumas famílias da região de Serra Acima ou Chapada dos Guimarães, bem como a vida material e as estratégias sociais que esses grupos de proprietários desenvolveram para manter a posse da terra na região ao longo das gerações, ver o trabalho de Luís Cláudio Pereira Symanski.

Portanto, o Camarada Luiz José da Costa trabalhava para um patrão cuja principal atividade era a lavoura, e na mesma existia também escravatura e agregados. Esse exemplo ajuda a perceber em quais tipos de propriedades agrícolas camaradas eram ajustados.

Sendo assim, percebi uma multiplicidade de tipos de padrões que tinham camaradas como empregados. Existia uma grande complexidade dos locais, atividades, e grupos humanos a que os homens livres estavam ligados. Essa heterogeneidade pode ser percebida na tabela abaixo, que apresenta os tipos de propriedade/habitações que tinham camaradas como empregados na freguesia de Nossa Senhora de Brotas no ano de 1838.

Tabela 34 – Características ocupacionais das propriedades onde trabalhavam camaradas. Freguesia de Brota (1838)

Nº Camaradas	Patrão/patroa	Fº P.	Fº P. A	Fª P.	Agregados (as)	Agregº. I	Agregª. I	Escrº.	Escrª.	Escrº. A	Escrª. A
1	S	.....	.....	.....	2	.....	3	.....	.....	.....	.....
1	C[E]	1	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	2	1
1	S	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	1
1	C[E]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....
1	Vª	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
2	C[E]	5	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	C[E]	3	1	.....	4	2	1	1	2	3	2
2	C[E]	3	.....	2	.....	.....	2	.....	.....	4	.....
2	C[E]	1	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	C[E]	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	Vº	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
1	Vª	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
1	Vº	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	C[E]	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	Sª	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	C[E]	1	2	3	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
3	Sº	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	3	2
1	Vº	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	2	2
2	C[E]	3	.....	2	.....	.....	.....	.....	1	3	1

Legenda: C [E] = Patrão casado e com menção à esposa; Cª = Patroa casada e que não apareceu menção a esposo; S = Patrão solteiro; Sª = Patroa solteira; Vº = Patrão Viúvo; Vª = Patroa Viúva; A = Idade acima de 14 anos; Fº P., Fª P. = filho, filha do patrão; S = Patrão solteiro; Sª = Patroa solteira; A = Acima de 14 anos de idade; Agregº. = agregado; Agregª = agregada.

Fonte: *Mapa de População da freguesia de Nossa Senhora de Brotas, 1838*. Lata 1838. APMT.

Conforme o exposto, camarada poderia trabalhar nas propriedades com as seguintes características ocupacionais:

- Para homens e mulheres solteiros (as), que não possuíam filhos, e que poderiam ter apenas agregados (as) e/ou escravos (as);
- Padrões solteiros ou casados que possuíam apenas escravos;
- Para padrões casados, com filhos e que possuíam ou não escravos (as) e/ou agregados (as);

- Para homens e mulheres viúvos (as) que não tinham filhos morando consigo, que eram proprietários ou não de escravos (as) e que tinham ou não agregados (as);
- Patrões com ou sem filhos (as), escravos (as), agregados (as) com idades ativas, e propícios para serem utilizados nos afazeres que circunscreviam à lavoura etc.

Camaradas eram contratados por pessoas que precisassem de seus serviços, que poderiam ser específicos ou diversos. As características dos patrões que tinham ajustados aqueles trabalhadores podem ser observadas na tabela seguinte:

Tabela 35 – Lista de nomes de pessoas que tinham como empregados camaradas na Freguesia de Brotas (1838):

Patrão (as)	Naturalidade/ cor	Idade	Estado civil	Esposa (o)	Filhos (as)	Agregados (as)	Camaradas	Escravos (as)
Cláudio Antônio Dutra	Cuiabá/ pardo	60	C	X	4	.....	1	.....
Manoel Gonçalves da Silva	...../ branco	45	C	X	5	.....	1	3
Manoel de Oliveira Prado	Cuiabá/ pardo	57	S ^o	.....	.....	.....	1	6
Joaquim José da Fonseca	Cuiabá/ pardo	26	C	X	.....	.....	1	2
Anna Fernandes	...../ parda	38	V ^a	.....	.....	.....	1	1
Marcos João da Costa	...../ pardo	40	C	X	7	.....	2	.....
Victoriano Soares da Silva (lavrador)	Cuiabá/ branco	42	C	X	4	7	1	8
Francisco Dias Pedroso	Cuiabá/ branco	37	C	X	5	2	2	4
Antonio Barboza de Sales	Cuiabá/ pardo	28	C	X	4	.....	2	.....
Joaquim de Souza Neves	Cuiabá/ pardo	34	C	X	3	.....	2	.....
Romão de Pontes	...../ .....	40	V ^o	.....	.....	1	1	.....
Mariana de Jesus de Albuquerque	...../ parda	60	V ^a	.....	.....	1	1	.....
Constantino José da Trindade (Inspetor do 5 ^o Ger.)	...../ pardo	40	V ^o	.....	.....	.....	1	.....
Francisco José do Amaral	...../ branco	30	C	X	3	.....	1	.....
Anna Paes Rodrigues	...../ branca	58	S ^a	.....	.....	.....	1	.....
Ângelo de Oliveira Pombal	...../ pardo	56	C	X	6	.....	1	1
Francisco de Oliveira Bastos	...../ pardo	30	S ^o	.....	.....	.....	3	7
José de Souza Ferreira	...../ branco	36	V ^o	.....	.....	1	1	5
Vicente Antônio de Ilma	São Paulo/ branco	40	C	X	5	.....	2	5

Legenda: C = casado; S^o ou S^a = Solteiro ou Solteira; V^o ou V^a = Viúvo ou Viúva; X = Menção à esposa.

Fonte: *Mapa de População da freguesia de Nossa Senhora de Brotas, 1838*. Lata 1838. APMT.

Homens livres e pobres conseguiram espaço para trabalhar nas lavouras da capitania/província de Mato Grosso, mesmo naquelas em que existia considerável número da força cativa. Algumas vezes realizavam tarefas lado a lado com escravos e com os próprios patrões na condução de tropas, dentre outras atividades relacionadas ao espaço da

lavou, como também no policiamento da propriedade contra ataques indígenas ou, até mesmo, contra qualquer possível rebelião da escravatura. O quadro acima demonstra que vários eram os perfis de patrões (as) que contratavam os serviços de camaradas. Alguns deles (as), quanto ao estado civil, eram solteiros (as), casados (as) ou viúvos (as). Nesta última situação estava Anna Fernandes do Amaral, mulher viúva, que morou em Brotas até sua morte.²³⁸

Nas fontes pesquisadas, encontrei informação de camaradas que trabalhavam em propriedades rurais localizadas nas mais distintas regiões do território de Mato Grosso. Nas proximidades da vila do Diamantino, de Cuiabá e Vila Bela da Santíssima Trindade, Vila Maria, Poconé, e também no sul como, por exemplo, Santana do Paranaíba, Albuquerque, Serra de Maracajú, região da Vacaria, Miranda e Nioaque. Perto destas duas últimas localidades estavam, por exemplo, as fazendas Santa Gertrudes, próxima ao ribeirão do mesmo nome; fazenda Guaxupé; fazenda Forquilha, nas margens do rio Nioaque; Canandarinho e Chapena, estas duas últimas no rio Miranda.²³⁹ Também existiam camaradas na fazenda do Sr. Antônio Gonçalves Barboza, nos campos da Vacaria,²⁴⁰ na propriedade de José Garcia Leal, no planalto sul de Mato Grosso, no engenho do Sr. alferes Feliciano Peres de Miranda, próximo à região do Amolar,²⁴¹ na fazenda da Forquilha, nas margens do rio Miranda,²⁴² dentre outras localizadas no sul de Mato Grosso.

²³⁸ *Inventário Post-mortem de Anna Fernandes*, n.º. 81 – 1842, APMT.

²³⁹ PITANGA, E. C. S., *Diário da viagem do Porto do Jatahi à villa de Miranda*.

²⁴⁰ *Itinerário das viagens exploradoras empreendidas pelo Sr. Barão de Antonina para descobrir uma via de comunicação entre o porto da vila de Antonina e o Baixo Paraguai na província de Mato Grosso: feitas pelo sertanista o Sr. Joaquim Francisco Lopes, e descritas pelo Sr. João Henrique Elliott* – 1844-1847.

²⁴¹ LOPES, J. F., *Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba)* – 1829-1839.

²⁴² LOPES, J. F., *Itinerário de Joaquim Francisco Lopes encarregado de explorar a melhor via de comunicação entre a província de São Paulo e a de Mato Grosso pelo Baixo Paraguai*.

3.3 – Camaradas no transporte fluvial

*É ali [na vila de Diamantino] que os negociantes se fornecem de camaradas e do mais que precisam para empreenderem a viagem para o Pará. Seguem por terra para o Rio Preto, primeiro ponto de embarque, a quatro léguas de distância, onde de antemão estão preparadas as canoas ou igarités em que se embarcam.*²⁴³

*Considerando que [a veracidade da navegação que se fazia pelo rio Mondego] muito ganhará o comércio com o restabelecimento da navegação pelo Mondego, não só porque mais curta, e seguramente menos trabalhosa, como porque encontraria todos os recursos de mantimentos, camaradas e mais misteres em Miranda, povoação que desde logo florescerá, entendeu-se o Governo com o Comandante Militar deste Presidio, e dele obteve de novo notícias satisfatórias.*²⁴⁴

Além das atividades de extração da ipecacuanha e dos ajustes em propriedades rurais, os camaradas trabalhavam, também, ao longo das vias fluviais e terrestres no transporte de pessoas, mercadorias e todo tipo de carga.

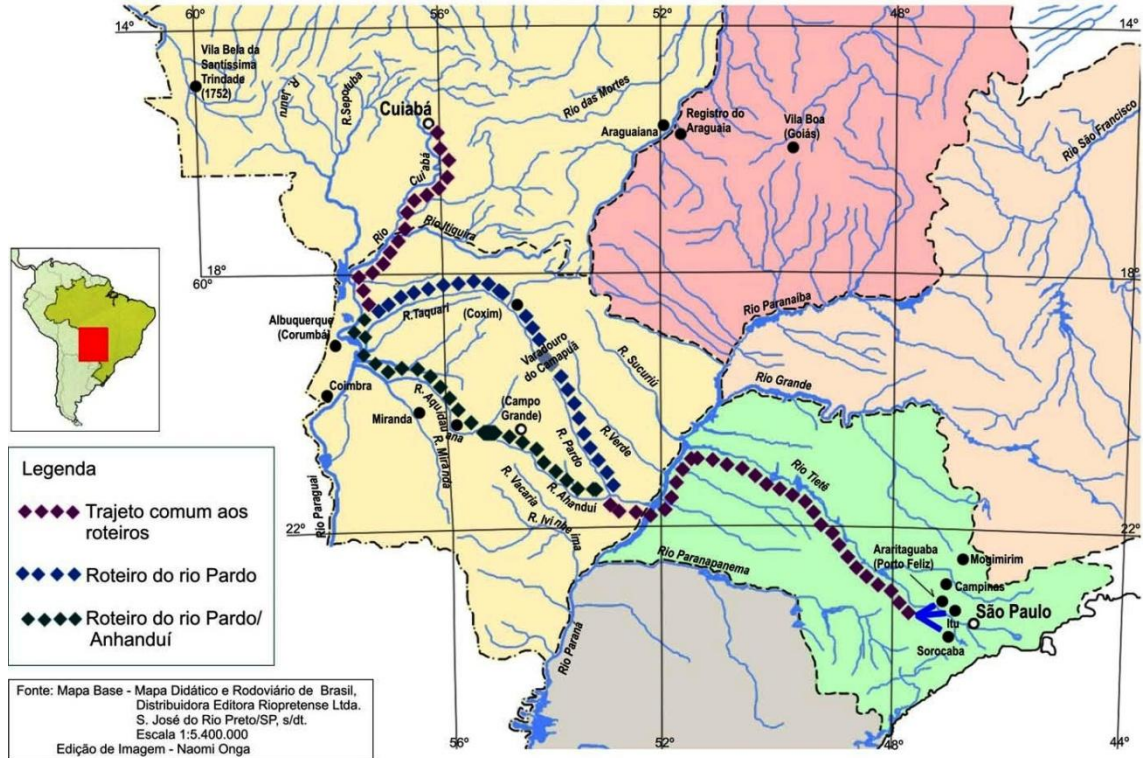
O território da capitania/província de Mato Grosso era caracterizado pela riqueza de suas vias fluviais. Os contatos entre as mais diversas localidades (urbanos, rurais, mineração e militares) do território de Mato Grosso e deste com outras capitanias/províncias, ocorria desde o século XVIII pela navegação fluvial (monções do sul e do norte) e por vias terrestres com uso de bestas muares, carros de boi e cavalos.²⁴⁵ As monções do norte ligavam Vila Bela da Santíssima Trindade ao Pará, por meio dos rios Guaporé/Madeira e as monções do sul Cuiabá a Ararituaba (depois Porto Feliz) em São Paulo. Elas conduziam todo tipo de mercadoria, carga e pessoas. Sobre esta última rota, várias foram as investidas para buscar uma via de comunicação e transporte mais cômoda. Porém, o trajeto mais usado foi o que seguia pelo rio Tietê, atingia o rio Paraná, entrando no Pardo até o rio Camapuã, seguindo os rios Coxim, Taquari, Porrudos (São Lourenço), Paraguai até, finalmente, atingir o Cuiabá.

²⁴³ MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a província de Matto Grosso*, p. 213.

²⁴⁴ *Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província de Matto-Grosso, José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da primeira sessão da segunda legislatura da Assembléa Provincial, em o dia 1º de março de 1838*, p. 9.

²⁴⁵ Ver o Apêndice C, em que consta a relação dos nomes de rios, ribeirões, cachoeiras, córregos que foram identificados nas fontes consultadas para o período de 1808-1850.

Mapa 3 – Roteiros Monçoeiros (São Paulo – Cuiabá)



Fonte: JESUS, Nauk Maria de. *Na Trama dos Conflitos. A administração na fronteira oeste da América portuguesa (1719-1778)*. 2006. 439 f. Tese (Doutorado em História). ICHF/UFF, Niterói, p. 164.

Assim, os rios das Mortes, Xingu, Tapajós, Arinos, São Lourenço, Piquiri, Coxim, Taquari, Paraguai, Sepotuba, Cabaçal, Jaurú, Mondego ou Miranda, Camapuã, Guaporé, Arinos, Brilhante, Cuiabá entre outros rios e ribeirões, serviram como vias de comunicação e transporte no decorrer dos séculos XVIII e XIX, sendo navegados por diferentes tipos de embarcações.

A utilização de canoas e batelões já era uma prática indígena antes mesmo da chegada dos europeus nas Américas. Prática esta que foi aprendida com os nativos, e adotada pelos portugueses no processo de exploração do território brasileiro. Luiz D’Alincourt, em seus estudos na província de Mato Grosso nos anos de 1826 e 1827, afirmou que os barcos até então usados na região eram “canoas de um pau só, maiores ou menores, e tocadas com remos de pá, e jamais se faz uso de vela”.

A navegação realizada da cidade de Mato Grosso (Vila Bela da Santíssima Trindade) para a província do Pará era feita em grandes botes, e embarcação conhecida pelo nome de garité “fabricada de duas metades de canoas de um pau só, abertas pela quilha, interpondo-se um taboão que serve de fundo de prato, e uma bordadura mais ou

menos alta; sendo tudo seguro por braça e cavernas”.²⁴⁷ Nos anos finais da primeira metade do século XIX (1847), Augusto Leverger²⁴⁸ relatava que as condições de navegação na região ainda eram as mesmas do século XVIII, ou seja, navegação “feita quase exclusivamente em canoas de um só madeiro; a escassez de árvores corpulentas faz com que se principie a construir embarcações de cavernas e taboas; mas por falta de operários idôneos está mui pouco adiantada esta indústria”.²⁴⁹

Somente na segunda metade do mesmo século é que navios a vela e a vapor navegaram alguns rios da região, quando foi franqueada a navegação do rio Paraguai e Paraná pelo Tratado de Amizade, Comércio e Navegação entre o Império do Brasil e a República do Paraguai, datado de 6 de abril de 1856. Corumbá ficou como porto limite para a circulação de navios de maior calado e estrangeiro. E como afirmou o presidente Augusto Leverger, no relatório apresentado à Assembléia Legislativa: “antes de retirar-me da fronteira deixei uma embarcação mercante Paraguaia descarregando na povoação de Albuquerque (Corumbá) habilitada para o comércio estrangeiro pelo Decreto de 11 de Abril de 1853”.²⁵⁰

No ano de 1853 a província já recebia embarcações a vapor.²⁵¹ Sendo assim, no período e região estudados nessa pesquisa, as principais embarcações e as técnicas utilizadas para sua fabricação eram pertencentes à tradição indígena. Ainda na segunda metade do século XIX, ocorria a utilização de canoas no interior da Província, já que os navios a vapor navegavam somente até o porto de Corumbá, localizada no sul da região, as mercadorias seguiam para Cuiabá em barcos menores. Além disso, as canoas não deixaram

²⁴⁷ ALINCOURT, L. D., *Trabalho e indagações que fazem o objeto da estatística da província de Mato Grosso, feitos no ano de 1826 para 1827*, p. 68.

²⁴⁸ Augusto Leverger foi oficial da Marinha, Barão de Melgaço, Presidente e Vice-presidente da província de Mato Grosso. Esteve na administração da mesma nos seguintes anos: a) Nomeado como presidente de província – 11/02/1851 a 01/04/1857; b) Na qualidade de vice-presidente assumiu a administração da província entre: 12/05/1863 a 15/07/1863 e 09/08/1865 a 13/02/1866; c) Nomeado presidente de província – 13/02/1866 a 01/05/1866. In: SILVA, Paulo Pitaluga Costa e. *Op. cit.* e Sobre a administração de Augusto Leverger, ver SENA, E. C., *Entre anarquizadores e pessoas de costumes - A dinâmica política e o ideário civilizatório em Mato Grosso (1834-1870)*.

²⁴⁹ LEVERGER, A., *Roteiro da navegação do rio Paraguay desde a foz do S. Lourenço até o Paraná*, p. 248.

²⁵⁰ *Relatório do presidente da província de Mato Grosso, o chefe de divisão Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 4 de dezembro de 1856*, p. 4.

²⁵¹ “Em novembro último foram pela primeira vez soleadas as águas do Paraguai brasileiro por embarcação movida a vapor. O navio Water Wach, enviado pelo Governo dos Estados Unidos em exploração científica, chegou até o porto de Albuquerque, habilitado para o comércio estrangeiro pelo Decreto N. 1140 de 11 de abril de 1853”. *Relatório do presidente de Mato Grosso, capitão de mar e guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1854*, p. 4-5. A navegação a vapor foi interrompida com o início da Guerra do Paraguai (1864-1870), e retomada somente com o fim daquele conflito.

de ser utilizadas pelos moradores que percorriam as distintas localidades do território, pois ela ainda servia como meio de transporte e de comunicação.

Não é difícil imaginar que as vias fluviais fossem frequentadas por indígenas, exploradores, comerciantes, militares, demais habitantes ribeirinhos que viviam da pesca e de plantações nas margens. A utilização desses recursos naturais, além de transporte e comunicação, servia, também, como meio de trabalho para alguns livres e pobres.²⁵²

Nas expedições realizadas entre as capitanias/províncias de São Paulo, Mato Grosso e Pará existiam trabalhadores especializados para desenvolver determinadas atividades como pilotos (guia), proeiro e remadores ou remeiros. Cada um tinha uma determinada função, além de certa hierarquia.

O piloto, práctico ou guia era o responsável em governar a canoa. Era ele quem determinava os trabalhos, os momentos de pouso, saída, e horário para alimentação, bem como os meios de transpor os obstáculos, como cachoeiras que apareciam ao longo das viagens. Sua posição, em viagem, estava à popa da embarcação. O conhecimento do trajeto, da fauna, flora, das modificações ocorridas na natureza conforme as estações do ano, as histórias de lugares por onde passavam e de expedições realizadas são sinais que evidenciavam o grande conhecimento que tinha da atividade que exercia, e do trajeto que percorriam.²⁵³ Langsdorff, em seu diário de viagem, a todo instante registrava dados sobre a região a partir de informações fornecidas pelo guia.

O guia, também, decidia quando e onde parar para descansar, sabia o tempo aproximado para se atingir um determinado ponto, conhecia os leitos que navegavam. Ao descrever trechos do rio Taquari, Langsdorff afirma que: “Inicialmente, o rio ainda era largo e raso, mas logo ficou estreito e fundo. O guia contou-me que, poucos anos atrás, ele ainda era largo e raso neste ponto, mas com o tempo, acabou se formando este canal”.²⁵⁴ Quando desconhecia parte do trajeto que navegava, procurava fazer o reconhecimento prévio, para não arriscar as demais embarcações.

[10/12/ 1826] Estamos no pantanal, onde, a cada ano, o rio cava um novo leito. O guia, que ainda não conhecia o atual leito do rio, seguiu na frente numa canoa pequena, para verificar se esse braço mais largo onde estamos

²⁵² Ressalto que comerciantes e demais proprietários podiam ter escravos que estavam empenhados na navegação interna ou externa da capitania/província de Mato Grosso. Porém, o foco de estudo aqui são os camaradas que eram contratados por um patrão num serviço que poderia durar um trajeto ou mais tempo, e que recebiam em troca certa quantia pelos serviços prestados.

²⁵³ LEVERGER, A., *Derrota de navegação interior: da Vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá capital da província de Mato Grosso* – 1830, p. 365.

²⁵⁴ LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 20, p. 56 e p. 70-71.

agora é aquele grande Sangrador que, de 12 anos para cá, foi sendo assoreado com areia, terra e troncos de árvores até seu leito se nivelar com as baixadas.²⁵⁵

As descrições dos viajantes que navegaram o caminho percorrido pelas monções estão repletas de observações que nos permitem perceber as atribuições daqueles homens que eram classificados como pilotos ou guias. Além deles, existiam os proeiros que eram homens que viajavam de pé na proa da canoa, davam o compasso das remadas com o calcanhar no casco da canoa e eram os responsáveis pela guarda da chave do caixão, das carnes salgadas e das frasqueiras, além de ser o lugar onde também se guardava as aguardentes, tinha por atribuição desviar as canoas de perigos do percurso (cachoeiras, redemoinhos, rebojos, rochas etc.).

Já os remadores tinham por tarefa principal saber remar. Ao consultar a documentação cartorial de Porto Feliz, Valderez Antônio da Silva constatou a presença de 39 camaradas da navegação. Segundo ele, os camaradas compunham o grosso da tripulação, a quem estava reservado todo tipo de trabalho, que extrapolava o simples remar. “São aqueles que, nos relatos dos viajantes, recebem também o nome de remeiros, termo ausente dos feitos processuais. Qualificados usualmente como camarada de canoas ou camarada do caminho do Rio de Cuiabá”²⁵⁶.

Nesse sentido, na rota das monções existia a presença de camaradas ocupando postos de remadores. Porém, camaradas poderiam, também, ser contratados para desenvolver atividade de piloto ou proeiro. Numa passagem citada tanto por Valderez Silva como por Silvana Godoy percebe-se que camaradas eram contratados para as funções de piloto, proeiro e remeiro. A passagem é a seguinte: em 1784, o capitão mor de Itu, Vicente da Costa Taques de Góes Aranha, menciona que

Os comerciantes do Cuiabá por vezes se me têm queixado, que ajustando-se com eles alguns camaradas, para pilotos, proeiros e remeiros de suas canoas, e depois de receberem toda a paga, ou parte dela, costumam fugir nas vésperas da saída, com outros desvia-se de dar cumprimento aos ajustes, causando-lhes com a demora notável prejuízo; e me têm requerido, que com pena de prisão os faça ir ao Porto de Araritaguaba; e obrigue a cumprir os seus ajustes, e duvidando eu atender a estes requerimentos, por julgar não ser de minha jurisdição, replicaram-me eles que é costume

²⁵⁵ LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 21.

²⁵⁶ SILVA, V. A., *Os fantasmas do rio*, p. 33.

inveterado dar-se naquele Porto esta providência, e que assim obrava o pretérito Capitão do mesmo André Dias de Almeida.²⁵⁷

Além do não cumprimento dos acordos de trabalho por parte dos camaradas, discutido em outra parte deste estudo, a citação acima possibilita compreender que camaradas eram contratados para desenvolver, na rota da monções, atividades específicas ou diversas.

Luiz Soares Viegas, na viagem que fez do Rio de Janeiro à Miranda, na província de Mato Grosso, entre 1858-1859, menciona que três pilotos e dois proeiros que furtaram duas pequenas canoas tinham fugido. Já em outro trecho do mesmo relato, se referiu aos trabalhadores que fugiram como camaradas.²⁵⁸

João Henrique Elliot, na viagem exploradora que fez em 1857 pelos rios Iguatemi, Amambaí, e parte do Ivinhema, com os terrenos adjacentes, menciona que o governo destinou para a expedição “além do comandante e piloto, os camaradas para pilotos e proeiros das canoas, doze índios e quatro africanos para remeiros [...] e mais oito praças da primeira linha, e um inferior para manter a ordem e servirem de proteção à expedição”.²⁵⁹

Afirmar que existiam camaradas que trabalhavam nas funções de pilotos ou proeiros não significa isentar a presença de trabalhadores que se reconheciam ou que eram reconhecidos apenas como pilotos (guias) ou proeiros. Nas listas nominativas consultadas por Silvana Godoy, ela afirma que existiam homens que foram mencionados como que “vivia da navegação do caminho do Cuiabá”, de “mareante do caminho do Cuiabá”, de “piloto do caminho do Cuiabá”, de “guia do Cuiabá”, “jornal do caminho do Cuiabá”, de “proeiro” e de “remeiro”.²⁶⁰ Assim como Valderéz Silva, ao consultar autos de devassa do cartório do 1º Ofício de Porto Feliz, os réus, testemunhas ou vítimas declaravam que eram “piloto das canoas que andam no Rio de Cuiabá”, “piloto das navegações do Rio de Cuiabá”, “navegações do caminho de Cuiabá”, “camarada que veio nas canoas que proximamente chegaram”, “camarada das canoas que vieram do Cuiabá”.²⁶¹

Tendo em vista a multiplicidade de denominações utilizadas para classificar os

²⁵⁷ Ofício do Capitão-mor de Itu, Vicente da Costa Taques Goes Aranha, ao Capitão-general Bernardo José Lorena, de primeiro de julho de 1784. Arquivo do Estado de São Paulo, Ordem 292, Lata 55, doc. 135. In: SILVA, V. A., *Os fantasmas do rio*, p. 42. E no trabalho de GODOY, S. A., *Itu e Ararituaguaba na rota das monções (1718-1838)*, p. 155. [grifos meus]

²⁵⁸ VIEGAS, L. S., *Itinerário da viagem da Corte à Vila de Miranda, província de Mato-Grosso*, p. 483.

²⁵⁹ ELLIOTT, J. H., *Itinerário de uma viagem exploradora pelos rios Iguatemi, Amambaí, e parte do Ivinhema, com os terrenos adjacentes começado no dia 3 de agosto de 1857*, p. 117.

²⁶⁰ GODOY, S. A., *Itu e Ararituaguaba na rota das monções (1718-1838)*, p. 158.

²⁶¹ SILVA, V. A., *Os fantasmas do rio*, p. 26.

homens que trabalhavam na navegação fluvial, procurei seguir aqueles em que foram chamados como camaradas, sujeitos centrais desta pesquisa, tentando apreender as práticas de trabalho daqueles homens que viviam por acordos de trabalho na navegação fluvial, nas viagens para fora ou no interior do território da capitania/província de Mato Grosso. Seja como for, o que é possível afirmar por ora é que os camaradas também encontraram na navegação um meio para garantir sua sobrevivência.

Os acordos de trabalho entre camaradas e patrões começavam quando estes últimos necessitavam de trabalhadores para realizar viagem de transporte de carga e/ou pessoas. Nos acordos de trabalho, eram estipuladas as funções a serem desenvolvidas, a distância e o tempo a ser percorrido, e o valor do acordo de trabalho.

Firmados os acordos e ajeitadas as cargas nas canoas, era iniciada a viagem. O cotidiano de trabalho dos camaradas da navegação era repleto de desafios e obstáculos. As condições geográficas dos rios muitas vezes não favoreciam uma navegação “tranquila”. Ao se depararem com cachoeiras, rebojos, rochas etc. ao longo do trajeto, os camaradas paravam de remar, para ganhar outras atribuições, descarregar as canoas, fazer as varações das embarcações e depois recarregar as cargas. Essa atividade, por vezes, poderia demorar o dia todo e exigia o esforço físico dos camaradas. Algumas vezes a canoa encalhava, e para continuar a viagem era preciso mais energia daqueles trabalhadores para liberar a embarcação.

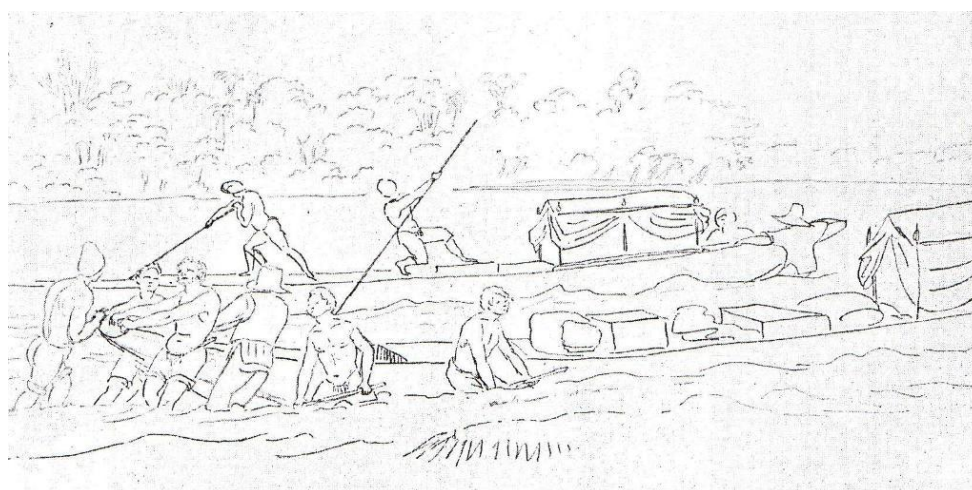


Figura 5 – Canoa Encalhada (Hercules Florence). Fonte: FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 72.

Eram aqueles trabalhadores que se adiantavam em relação às demais canoas para levar algum recado ou buscar víveres em propriedades próximas aos lugares por onde

navegavam. Assim fizeram os dois camaradas despachados por Langsdorff para requisitar transporte (cavalos) em Camapuã, para que pudesse fazer a varação das canoas e objetos que ela transportava, e quando chegou o apoio, lá estavam novamente os camaradas ajudando na condução dos objetos e das embarcações.²⁶² Quando retomavam as atividades na navegação, eram aqueles trabalhadores que recarregavam as embarcações e seguiam a jornada.

Os diários de viajantes estão repletos de passagens que apresentam algumas das dificuldades naturais dos trajetos, dentre elas as cachoeiras. Somente entre as províncias de São Paulo e Mato Grosso, e entre esta e a do Grão Pará eram muitas as cachoeiras a serem transpostas. Da vila de Porto Feliz em São Paulo, até Cuiabá, eram ao todo 113 cachoeiras, e nas viagens entre Mato Grosso e Pará, pelo percurso do Guaporé até o Madeira contavam 17 grandes quedas d'água e a presença delas se dava também na rota do rio Arinos.²⁶³ Nesses casos, quando era muito grande, a tripulação esvaziava as canoas ou batelões e fazia a varação pelas margens do rio. Transtorno que poderia levar um dia inteiro de trabalho. Conseguir transpor as canoas era um alívio não somente para os camaradas como para todos os componentes da viagem.



Figura 6 – Descida de uma corredeira (Hercules Florence). Fonte: FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 316.

²⁶² FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 98.

²⁶³ *DISCURSO recitado pelo Exm. Presidente da província de Matto Grosso, José Antônio Pimenta Bueno, na abertura da terceira sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial, em o dia 1º de março de 1837*, p. 10.

É compreensível que melhorias nas condições de trabalho despertassem alegrias naqueles trabalhadores. Mas nem sempre era preciso, durante o trajeto, descarregar/transportar e recarregar as canoas. Quando a viagem era no interior do território de Mato Grosso, tais obstáculos poderiam não aparecer. Mas seja qual fosse a rota para fora da capitania/província pelas vias fluviais, os camaradas precisavam varar as canoas, principalmente em relação às cachoeiras que faziam parte tanto da rota para São Paulo como para o Pará. Até mesmo as embarcações que partiam de Santana do Paraíba, nos anos finais da primeira metade do século XIX, enfrentavam tais obstáculos.

Dentro das canoas o trabalho dos camaradas era basicamente remar. Descendo o rio, navegavam a remos; águas acima se serviam de compridas e fortes varas que, por uma ponta, fincavam no leito do rio, no barranco ou nos ramos das árvores próximas, por outra ponta, ficava apoiada ao peito dos camaradas. O impulso fazia com que as embarcações se movessem, e, segundo os dizeres de Leverger: “a brevidade da viagem depende principalmente do serviço das varas em cujo manejo, é muito destra e acostumada a gente desta província, que se emprega na navegação”.²⁶⁴

Enquanto remavam, aqueles trabalhadores poderiam ser alvos de mais um obstáculo que causava tormenta aos viajantes, os mosquitos. No Pantanal ou em qualquer local próximo aos rios e matas, eles estavam presentes. Florence, Casteunal, Bossi, Langsdorff, Leverger, Alincourt, Candido Xavier de Oliveira Souza, Joaquim Francisco Lopes, Epifânio Candido de Sousa Pitanga, dentre outros viajantes que percorreram a capitania/província de Mato Grosso, enfatizaram em seus respectivos diários de viagem o grande incômodo que os insetos, em especial os mosquitos, causavam.²⁶⁵

É compreensível que os viajantes estrangeiros, não acostumados com os insetos, assustassem com as picadas de mosquitos que encontravam ao longo das vias fluviais e terrestres. Mas, segundo as informações de Langsdorff, até mesmo aqueles que já haviam realizado a viagem outras vezes se impressionavam com o volume e constância em que os pernilongos apareciam.

[09/01/1827] Por volta do meio dia, o tempo melhorou um pouco e pudemos prosseguir. Os mosquitos nos acompanhavam, e, a cada moita de galhos de árvore que nos obrigava a parar, eles cobriam a canoa. Hoje certamente foi o pior dia de todos. Até o nosso velho guia disse que em

²⁶⁴ LEVERGER, A., *Roteiro da navegação do rio Paraguay desde a foz do S. Lourenço até o Paraná* – 1846, p. 248.

²⁶⁵ Nos relatos de viajantes existem detalhes sobre os incômodos que os mosquitos causavam aos trabalhadores das vias fluviais e demais viajantes.

nenhuma outra viagem, de tantas que já fez, ele viu tantos mosquitos. “Sim – acrescentou ele – porque, se, em toda viagem, as pessoas tivessem que suportar essa tortura, então não seria possível fazer esta travessia de barco, pois não há mortal que suporte esse tormento por muito tempo”.²⁶⁶

Nem os trabalhadores da navegação ficavam imunes e se queixavam dos ataques de mosquitos, pulgas, mutucas e outros insetos.²⁶⁷ No trecho acima verifica-se que aqueles também eram alvos de tais tormentas. As vezes com pouca vestimenta para cobrir o corpo, os camaradas, para expulsar os insetos, valiam-se da fumaça do cupim queimado, já que não poderiam deixar de remar para se defender dos mosquitos.²⁶⁸

Essas situações faziam parte do cotidiano de trabalho dos camaradas da navegação. Cotidiano este repleto de estreitos contatos com a natureza. Nas remadas e na realização de outras atividades, era possível ver todo tipo de aves (mutuns, jacus, araras, tucanos, patos, tuiuiús, garças etc.), mamíferos (ariranha, anta, capivara, onça, jaguatirica, porco do mato etc.) e demais animais que naquele momento, e ainda hoje, no século XXI, fazem parte da fauna da região.

Pela proximidade que tinham com a natureza e pela frequência com que muitos camaradas circulavam sobre determinados lugares, camaradas e demais membros da tripulação acabavam por nomear os pontos por onde passavam. Como era o caso de Melança, nome dado pelos camaradas a uma ilha que ficava perto do rio Pirapó, no atual Estado do Paraná, e que servia de pouso para os viajantes.²⁶⁹ Durante o percurso, relembavam acontecimentos de outras viagens realizadas por eles ou por amigos, parentes etc. Sabiam hábitos de grupos indígenas que moravam próximos às vias por eles navegadas,²⁷⁰ o perigo dos animais que poderiam encontrar, seja em terra ou na água, relatavam para os demais companheiros e viajantes as histórias de viagens, ou seja, para aqueles que não eram novatos e que tinham como meio de trabalho a navegação, o conhecimento de elementos que faziam parte do percurso, seja ele físico (trajeto, animais

²⁶⁶ LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 65.

²⁶⁷ Francis Castelnau afirma que os índios Guaná que trabalhavam como camaradas tinham pavor dos ataques de mosquitos, e que, segundo aquele mesmo viajante, foi a causa do abandono de alguns antes mesmo da viagem começar. Em outro trecho do seu diário de viagem, disse que avistou na margem do rio Cuiabá “vários índios, que trabalhavam num engenho de açúcar próximo. Veio-me a idéia de convidar alguns a fazer parte de nosso pessoal, mas o medo da praga [mosquito] os impediu de aceitar minha proposta.” CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 357.

²⁶⁸ FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 161.

²⁶⁹ ELLIOTT, J. H., *Itinerário de uma viagem exploradora pelos rios Iguatemi, Amambai, e parte do Ivinhema, com os terrenos adjacentes começado no dia 3 de agosto de 1857*, p. 151.

²⁷⁰ “A cachoeira de Uputunduva é visitada pelos índios desta região, porque o rio aí dá vau. Até agora, porém, nem se quer vestígios temos visto. Segundo contam nossos camaradas, esses índios, chamados Xavantes, são inimigos de toda a gente cristã”. FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 94.

etc.) ou imaterial (histórias, contos etc.), compunha o saber dos camaradas e demais trabalhadores da navegação.

Na execução do trabalho, dentre outras atribuições de que os camaradas eram encarregados, estava o reconhecimento de rios e lugares²⁷¹ e de policiamento da expedição.²⁷² A defesa da tripulação e da carga conduzida também ficava a cargo dos camaradas. Ao navegarem por rios e circularem por terrenos que pudessem ser vítimas de animais, o uso de armas de fogo, facão, foice ou outros meios de defesa, poderiam se tornar mais uma ferramenta daqueles trabalhadores.

Em alguns relatos, pode ser verificado que camaradas da navegação utilizavam de armas de fogo, por exemplo, na viagem feita por Joaquim Francisco Lopes e João Henrique Elliott, este último menciona um episódio de um camarada que foi surpreendido quando um indígena lhe tirou a clavina²⁷³ sem que o mesmo percebesse, e que aquela arma lhe fora dada pelo responsável da expedição, o então Barão de Antonina.²⁷⁴ Nesse episódio, o contato com os indígenas foi amistoso, momento em que empreenderam algumas trocas e presentearam os nativos. Quanto ao acontecido, Elliott mencionou que a retirada da clavina tornou uma situação cômica para os demais acompanhantes da expedição, exceto, é claro, para o camarada, pela vergonha que seu descuido o fizera passar.

Dependendo da região a ser navegada, eles poderiam ser atacados por indígenas que ainda resistiam à presença do colonizador. Para aqueles que navegavam pelos rios Taquari e Paraguai, no século XVIII, e ainda parte do XIX, os Guaicurú, Paiaguá e Caiapó faziam grandes investidas contra as embarcações, afundavam, matavam a tripulação e saqueavam os produtos que transportavam. Ameaçados com a presença dos viajantes, os índios empreendiam seus ataques, o que colocava camaradas e patrões em grande alerta.

Florence afirma que, em dezembro de 1826, depois de transporem a última cachoeira, encontraram uma monção do governo brasileiro, comandada pelo tenente de

²⁷¹ ELLIOTT, J. H., *Itinerário de uma viagem exploradora pelos rios Iguatemi, Amambai, e parte do Ivinhema, com os terrenos adjacentes começado no dia 3 de agosto de 1857*, p. 135-136.

²⁷² *Itinerário das viagens exploradoras compreendidas pelo Sr. Barão de Antonina para descobrir uma via de comunicação entre o porto da vila de Antonina e o Baixo Paraguai na província de Mato Grosso, feita pelo sertanista o Sr. Joaquim Francisco Lopes, e descritas pelo Sr. João Henrique Elliott – 1844 a 1847*, p. 154.

²⁷³ A clavina era um tipo de arma de fogo utilizada no século XVIII e XIX.

²⁷⁴ *Itinerário das viagens exploradoras compreendidas pelo Sr. Barão de Antonina para descobrir uma via de comunicação entre o porto da vila de Antonina e o Baixo Paraguai na província de Mato Grosso, feita pelo sertanista o Sr. Joaquim Francisco Lopes, e descritas pelo Sr. João Henrique Elliott – 1844 a 1847*, p. 166.

pedestre Manuel Dias e que trazia a comissão de ir descobrir as nascentes do rio Sucuriú e as do Itiquirá. A tripulação dessa monção os informou que os índios Guaicurú haviam rompido os acordos com os brasileiros, mataram um homem que vivia em um sítio pouco distante do forte de Miranda, atacaram e degolaram um cabo de esquadra e vários soldados que formavam um destacamento bastante afastado daquele forte. Em seguida abandonaram os arredores de Nova Coimbra, onde viviam aldeados, “e puseram-se a bater campos como inimigos”. Para se prevenirem dos ataques dos índios Guaicurú, ao abrirem descanso no rio Paraguai, Langsdorff, chefe da expedição, distribuiu espingardas, pistolas para os camaradas para que ficassem alertas durante a noite com intuito de impedir qualquer surpresa.²⁷⁵

Durante o processo de ocupação do território onde se instalou a capitania/província de Mato Grosso, os colonizadores procuravam dizimar ou firmar acordos com os grupos indígenas que habitavam a região. Alguns se tornaram “nações amigas” primeiro que outras, por exemplo, Guató e Guaná, no século XIX já estabeleciam relações amistosas, cambiavam mercadorias, forneciam víveres e demais apoio às embarcações. Esses contatos podem ser tomados como estratégias dos colonizadores para dominarem os grupos indígenas em que era essencial firmarem alianças. Além disso, esses acordos foram aproveitados pelos viajantes, já que recorriam aos grupos indígenas considerados amigos, que habitavam nas margens das vias fluviais para se abastecerem de alguns víveres. No trecho da expedição da vila do Diamantino à vila de Santarém no Pará, Langsdorff apresenta a relação de amizade firmada com índios Apiacá.²⁷⁶

No decorrer da realização do trabalho, seja na transposição de canoas em cachoeiras, no remar ou no reconhecimento dos rios, por exemplo, os trabalhadores da navegação poderiam ser alvos de muitas doenças causadas até mesmo pelas intempéries. As condições climáticas (chuva, sol forte, friagem etc.) debilitavam a saúde. A picada de mosquitos transmitia doenças como a malária, que deixava aqueles homens com febres intermitentes, e existiam outras enfermidades como sezões, dores de estômago, lesões causadas por ferimentos e acidentes durante a viagem (fraturas, contusões etc.), até mesmo ataque do coração, cãibra etc.

²⁷⁵ FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 119 e p. 132.

²⁷⁶ Nesse mesmo episódio, o viajante ressalta a figura do guia que cumprimentava os índios que eram seus “velhos conhecidos”. LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 260. A amizade era resultado da convivência e relação gestada a partir do constante contato entre os trabalhadores da navegação e moradores ao longo do percurso, sejam estes últimos indígenas ou não.

Ao serem contratados para trabalharem numa viagem que poderia demorar meses, os trabalhadores talvez nem ao menos voltassem para rever os entes queridos, já que as enfermidades poderiam levar à morte, o que obrigava realizar o sepultamento da vítima em terrenos próximos às margens das vias por onde navegavam. Assim aconteceu com João Paes Subtil, que foi trabalhar na expedição chefiada por Candido Xavier de Oliveira, e que nos dias finais do mês de dezembro de 1800, no decorrer do trabalho ficou doente. Medidas foram tomadas para tratá-lo, já que um trabalhador doente poderia atrasar a viagem. No momento em que estava doente, o clima não era dos melhores, chovia e ventava muito durante o trajeto da viagem e isso dificultava não somente a jornada de trabalho, como também a recuperação do enfermo. Esta por sinal não ocorreu e aquele homem foi a óbito e em 1º de janeiro de 1801 ficou sepultado nas proximidades do Rio Jaurú e da cachoeira Vanhanda-Guaçú.

ficou sepultado o nosso remeiro João Paes de Subtil, falecido aos 30 minutos da tarde com todos os socorros espirituais e corporais: ficou o seu corpo no jazido banhado de saudosas lágrimas de toda a Companhia; da de seu cadáver deixemos plantada a Santa Cruz de Jesus Cristo, e no tronco que pareceu mais perdurável, gravada a inscrição seguinte: ‘Aqui jaz João Paes Subtil da nossa expedição falecido de uma febre podre em o 1º de janeiro de 1801, pede-se aos fiéis viajantes um P. N. [Pai Nosso] e uma A. M. [Ave Maria] por sua alma.²⁷⁷

Ao menos João Paes de Subtil teve um sepultamento, pois muitos que não terminavam a viagem tinham tal celebração do Catolicismo. Algumas das mortes eram causadas por naufrágios, ataques indígenas, afogamento etc. que não permitia a recuperação do corpo e o sepultamento dos trabalhadores e demais viajantes.

Em todos os trajetos fluviais que ligavam as localidades internas do Mato Grosso, e este a São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Repúblicas Boliviana e Paraguaia e o Pará apresentavam condicionantes que debilitava a saúde do camarada da navegação. Quanto à navegação Mato Grosso – Pará, poderia ser feita pela rota do Guaporé a partir de Vila Bela, ou pelo rio Arinos, a partir da vila do Diamantino, esta última utilizada na primeira metade do século XIX. O presidente de província de Mato Grosso, José Antônio Pimenta Bueno, em 1837 ressaltou a importância da sua navegação bem como as vantagens encontradas na região da vila do Diamantino para a realização da viagem até o Pará, como: madeiras para construção de canoas, número avultado de camaradas

²⁷⁷ SOUZA, C. X. O., *Descrição diária dos progressos da Expedição destinada à capitania de São Paulo para fronteiras do Paraguai, em 9 de outubro de 1800*, p. 29.

conhecedores do trajeto, auxílio dado pelos índios Apiacá e excelentes terrenos para o estabelecimento de povoações que pudessem dar ajuda aos viajantes.²⁷⁸

Pelas observações do citado presidente de província, no ano de 1837 não era difícil encontrar camaradas que conheciam aquela rota fluvial e que poderiam ser contratados para a realização de viagens até o Pará. Porém, quase uma década depois, em 1845, o viajante Francis Castelnau mencionou que poucos homens se atreviam à penosa e arriscada navegação pelo Arinos, dada à insalubridade do rio, ressaltando que o valor de 100\$00 réis pago a cada camarada não era elevado.

Toda a região circunjacente a Diamantino, onde ficam as cabeceiras dos vários rios que formam o Tapajó, é tida como extremamente insalubre. É tremendo de medo que os moradores da vila se aventurem a fazer nela raras excursões. Também não nos faltou aviso, de modo que estávamos certos de contrair as febres da região, as quais, segundo diziam, eram sempre fatais aos estrangeiros.²⁷⁹

As intempéries no percurso da viagem entre Diamantino e Santarém causavam muitas doenças entre os viajantes, camaradas que morriam no percurso em virtude de moléstias ou pelos perigos naturais que a viagem oferecia. A expedição de Langsdorff, que era composta por 30 homens, teve $\frac{3}{4}$ atingida por doenças²⁸⁰ que causavam muita febre intermitente.²⁸¹ Situações de doença atrasavam as viagens, com reduzido número de trabalhadores disponíveis, as atividades diárias poderiam ser encerradas mais cedo ou começar mais tarde.²⁸²

Os perigos que encontrariam no cotidiano de trabalho contribuía para que camaradas e demais tripulantes atrasassem nas despedidas ou até mesmo desistissem dos acordos de trabalho, já que deixavam parentes e amigos para se empenhar em viagens que

²⁷⁸ *Discurso recitado pelo presidente da província de Mato Grosso, José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da terceira sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1837*, p. 11.

²⁷⁹ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 350.

²⁸⁰ LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 252.

²⁸¹ O próprio Georg Heinrich von Langsdorff foi vítima de doenças durante a expedição. Seu diário foi encerrado com anotações feitas antes de chegar à vila de Santarém. Embora não tenha morrido, o cônsul da Rússia no Brasil perdeu a memória em consequência das inúmeras febres que o acometeram, falecendo somente 23 anos depois em Freiburg no dia 29/06/1852. LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 279.

²⁸² João Henrique Elliott argumenta que, nos momentos finais do percurso da expedição financiada pelo Barão de Antonina, dois camaradas adoeceram, e que em virtude disso eles demoraram quarenta e seis dias para atravessarem dez léguas de mato e doze de sertão, por ser preciso esperar que aqueles trabalhadores se restabelecessem. *Itinerário das viagens exploradoras empreendidas pelo Sr. Barão de Antonina para descobrir uma via de comunicação entre o porto da vila de Antonina e o Baixo Paraguai na província de Mato Grosso*, p. 174-175. Na Expedição Langsdorff ocorria atrasos na partida e adiantamento nos pousos por causa de camaradas enfermos.

poderiam durar meses. Hercules Florence cita um episódio do atraso de remeiros na expedição da qual fazia parte.

Com grande custo embarcamos hoje nossos remadores. Uns estavam completamente embriagados; outros não queriam deixar os parentes ou amigos, que haviam acudido por terra a dizerem-lhes novamente adeus. Esta gente recebe metade do salário adiantado e, enquanto tem um real, bebe a mais não poder ou gasta tudo com mulheres. A fazer-lhes a vontade, num momento atirariam fora todo o pagamento da viagem. Chegadas a Cuiabá, em poucos dias despedem o resto do dinheiro, e muitos tem que voltar por terra a pedir esmolas pelo caminho. Estes pobres coitados empenham os seus serviços para tão penoso lidar por 20 francos mensais, além de alguma roupa grosseira, mas o espírito aventureiro facilmente os impele a contratos dessa natureza.²⁸³

O trajeto percorrido por Florence era utilizado pelas monções. Na citação acima, que faz parte do diário do viajante, evidencia os laços familiares que aqueles trabalhadores possuíam e que seus próximos buscavam dar o último adeus. Porém, como Florence sabia que alguns trabalhadores da navegação, quando chegassem a Cuiabá, teriam que voltar para São Paulo a pé? Possivelmente o viajante estrangeiro já teria buscado informações sobre o percurso, a região e a tripulação junto a algum contemporâneo que soubesse a respeito, ou lido algum relato de viajante que fez o mesmo percurso. Verificasse, também, o olhar do viajante em relação aos livres e pobres ao mencionar que se entregavam aos prazeres femininos e da aguardente; despreocupados em acumular riquezas, não pensavam no futuro.

Ao descrever aqueles remeiros, Florence transpôs uma visão estereotipada em relação ao modo de viver daqueles homens que seguiam suas vidas fora dos padrões de trabalho presentes em algumas regiões da Europa no século XIX e que tinha aceitação entre as elites brasileiras, pautados nos princípios de trabalho sistemático que tinha como base a industrialização. Além disso, ressaltou que aqueles homens não se preocupavam em guardar dinheiro, gastando tudo com bebedeiras e mulheres. Porém, Silvana Godoy afirma que muitos homens que trabalhavam na tripulação das monções conseguiam acumular algum pecúlio a partir do que ganhavam, sustentavam sua família e conseguiam comprar até mesmo um número reduzido de escravos, um, dois ou três cativos, que os auxiliavam nas lidas de suas respectivas lavouras, quando as possuíam.²⁸⁴ As observações de Godoy nos indicam que membros da tripulação monçoeira, moradores em São Paulo, poderiam

²⁸³ FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 62 e p. 65.

²⁸⁴ GODOY, S. A., *Itu e Ararituaba na rota das monções (1718-1838)*.

possuir uma pequena lavoura e trabalhavam na mesma sendo auxiliado por sua família e/ou por escravos.

É preciso considerar o viver de camaradas fora do ambiente de trabalho. Muitos deles constituíam famílias, e estavam inseridos num viver permeado por laços de amizade, vizinhança e parentesco. Nesta última situação estava o camarada mencionado por Luiz Soares Viegas que, em 24 de julho de 1858, precisou distanciar-se da viagem para poder “levar sua mulher ao lugar em que morava perto dali [no Ribeirão dos Lençóis], e procurar um camarada [...], que devia unir-se à monção”.²⁸⁵ Como também era a situação do camarada casado Francisco Pires, homem pardo, de 25 anos, natural de Porto Feliz, e do camarada João Manoel, pardo, natural de Itu, que tinha 30 anos de idade em 1807 e que também possuía esposa e que trabalhava na rota das monções.²⁸⁶

Camaradas constituíam famílias, e longe dos olhares das elites, que muitas vezes os descreviam como descompromissados de ligações familiares, ao consultar as fontes utilizadas neste estudo, percebi que a situação era outra. Como se observa no trecho seguinte, o camarada que, embora fosse trabalhar, não se distanciou dos filhos, levando-os juntamente no seu trabalho.

[20 de outubro de 1858] Ainda no pouso em que estávamos [cachoeira Ondas-Pequenas] abicou uma monção de Santa Ana do Paranaíba, pertencente a Aprígio de tal, que dali havia saído fazia dezesseis dias. O encarregado da monção ajustou um camarada piloto, que naquela vinha de passagem, anuindo a este ajuste pela necessidade que havia da gente, apesar de trazer ele três crianças, seus filhos.²⁸⁷

As descrições de Luiz Soares Viegas contribuem, também, para perceber a necessidade dos patrões em relação à mão-de-obra daqueles homens livres e pobres e a situação de um ajuste de trabalho firmado entre o empregado e o patrão que necessitava de um camarada para trabalhar como piloto. Nos acordos eram estipulados os valores e a distância a ser navegada, como foi discutida em outra parte desta dissertação. Além do pagamento, os camaradas da navegação poderiam receber:

[...] cinco côvados de baeta para fazer uma barraca, vinte vara de pano de algodão para a roupa, um chapéu de palha, uma mantilha de lã para

²⁸⁵ VIEGAS, L. S., *Itinerário da viagem da Corte à Vila de Miranda, província de Mato-Grosso – 1858-1859*, p. 464.

²⁸⁶ Trabalhadores na navegação para Cuiabá identificados nos Autos do Cartório do 1º Ofício de Porto Feliz, nas décadas de 1800 e 1810. In: SILVA, V. A., *Os fantasmas do rio*, Anexos.

²⁸⁷ VIEGAS, L. S., *Itinerário da viagem da Corte à Vila de Miranda, província de Mato-Grosso – 1858-1859*, p. 479.

resguardar-se, um facão. Além disso, cada camarada, conforme sua capacidade como trabalhador, tem direito a certo número de cargas de sal, que o patrão lhe entrega no porto, livres de qualquer despesa. O número destas cargas varia de um a cinco.²⁸⁸

Os materiais relacionados acima eram utilizados no decorrer da viagem e são reveladores de situações surgidas ao longo do percurso. Por exemplo, os cinco côvados²⁸⁹ de baeta para fazer uma barraca serviriam para abrigar-se nos momentos que as embarcações paravam para o descanso noturno e amenizar as intempéries naturais como chuva, frio e ataques de insetos; as vinte varas de pano de algodão para fazer roupas serviriam como proteção aos ataques de insetos, que juntamente com a mantilha de lã, amenizava a exposição de alterações climáticas; o chapéu de palha possivelmente era usado para proteger do sol; e um facão, que serviria para cortar galhos de árvores próximos aos leitos dos rios, abrirem espaço no lugar de abrigo, cortar víveres para o consumo, dentre outras situações que pudesse precisar de instrumento cortante.

As frotas eram abastecidas para garantir alimentação durante dias, semanas ou meses. As viagens mais longas ao interior do Mato Grosso, ou até mesmo fora dele, os alimentos deveriam durar as distâncias entre pontos de paragens que poderiam ser uma cidade, vila, arraial, fazenda ou qualquer outra localidade. Quando ficavam sem alimentação, os viajantes recorriam a propriedades que encontravam nas margens dos rios.

Nos acordos de trabalho, ficava determinado que durante a viagem a alimentação dos camaradas seria fornecida pelo patrão, que deveria se preocupar em abastecer as canoas com alimentos para serem consumidos durante o percurso. Os gastos com mantimentos diários por pessoa, numa viagem de comércio entre a província de Mato Grosso e do Pará, era de entre 8\$000 e 9\$000 réis: “Um alqueire e meio de farinha = 3\$600; Um quarto de alqueire de feijão = 1\$000; Meia arroba de toicinho = 4\$000”.²⁹⁰

Esses mantimentos poderiam ser complementados pela caça, pesca e coleta realizada ao longo do percurso nos momentos de parada. Augusto Leverger argumenta que os trabalhadores da navegação eram “sustentados com farinha de milho e feijão temperado com uma pequena porção de toucinho: a caça e a pesca abundante em quase toda a navegação lhes suprem uma comida um pouco mais agradável”.²⁹¹

²⁸⁸ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 349.

²⁸⁹ “Antiga medida de comprimento equivalente a três palmos, ou seja, 66 cm”. FERREIRA, A. B. H., *Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa*, p. 568.

²⁹⁰ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 349.

²⁹¹ LEVERGER, A., *Derrota de navegação interior: da Vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá capital da província de Mato Grosso – 1830*, p. 365.

Os relatos de viajantes usados neste trabalho contêm descrições de camaradas que saíam para caçar e voltavam geralmente com alguma ave, macaco, veado, ou qualquer outro animal que auxiliaria na alimentação. No caso de viagens científicas como, por exemplo, a de Langsdorff, existiam camaradas que foram contratados para abater exemplares de animais.

O hábito alimentar daqueles homens era bastante identificado com os tipos de caça que encontravam nas regiões por eles percorridas. Bartolomé Bossi se impressionou ao ver três dos camaradas que contratou para sua viagem ao interior da província de Mato Grosso, na década de 1860, numa luta para matar uma sucuri próxima ao leito do rio. Ressaltou que “os vencedores trouxeram-me o troféu; fiz tirar o couro desse resto do monstro fugidio, e media três palmos de largura. Para os camaradas, foi um dia de banquete, é um rico manjar para eles, e o preferem a todos os demais da mata”.²⁹²

A preocupação com a alimentação era essencial, já que ela era um meio para garantir saúde e repor energias para que os trabalhadores pudessem cumprir as tarefas do percurso. Os presidentes da província de Mato Grosso, em seus relatórios apresentados à Assembléia Legislativa Provincial, ressaltavam o estabelecimento de pontos de ajudas aos viajantes. No interesse de desenvolver a Província e torná-la mais “civilizada”, as vias de comunicação e transporte eram apontadas como cruciais para garantir o “progresso” da região, já que era preciso facilitar a transição de mercadorias e pessoas.

Os discursos das elites em relação à população livre e pobre tornavam-se alguns momentos contraditórios, já que ao mesmo tempo em que os discriminavam, davam importância, pelo menos aos camaradas, de sua mão de obra para desenvolver algumas atividades, dentre elas a navegação. Nesse sentido, nos contatos, sejam eles internos ou externos ao território de Mato Grosso, podemos perceber a importância daqueles homens que trabalhavam nos transportes fluviais, levavam pessoas, informações, mercadorias e outros tipos de carga, cruciais para o abastecimento do mercado interno.

Os afazeres de camarada da navegação estavam relacionados a todo tipo de trabalho que pudessem aparecer ao longo do trajeto, desde a busca de comida, a condução de carga e reconhecimento de locais para a abertura da rota de comunicação, abicar canoas, carregar e descarregar, conserto de embarcações,²⁹³ transposição de cachoeira, preparação para passagem em varadouros, caça, pesca, coleta, segurança das pessoas e cargas

²⁹² BOSSI, B., *Viagem pitoresca pelos rios Paraná, Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e o Arinos, tributário do grande Amazonas*, p. 86.

²⁹³ CASTRO, M. J.; FRANÇA, A. T., *Abertura de comunicação commercial entre o Districto de Cuyabá e a cidade do Pará – 1812-1813*.

conduzidas, remar, reconhecer o percurso, serviços de mensageiros, preparação de pouso, plantação de roças de ida para quando voltassem colhessem os frutos da mesma etc.²⁹⁴

É possível afirmar que os camaradas da navegação trabalhavam numa atividade que não se restringia aos ambientes urbanos, rurais, de mineração ou militares, já que poderiam percorrer todos eles numa única viagem. De Cuiabá seguiam até Albuquerque (depois chamada de Corumbá), do Diamantino até Santarém, do Presídio de Miranda até a capital da Província, de Vila Bela até o Registro do Jaurú, entre a fazenda de João Ferreira até o destacamento de Nioaque²⁹⁵ ou da Fazenda Guaxupé, no sul da província de Mato Grosso, até o Presídio de Coimbra. Esses exemplos demonstram que aqueles homens livres e pobres circulavam por ambientes urbanos, rurais e militares. Porém, mais que isso, é permissível afirmar que suas atividades de trabalho faziam parte do “mundo das águas”. Além disso, é preciso não esquecer que na cidade ou no campo aqueles camaradas poderiam possuir domicílio e constituir famílias.

A decisão de inseri-los neste estudo está relacionada à importância que a navegação fluvial e aqueles trabalhadores das águas tiveram para o mercado interno e externo da capitania/província de Mato Grosso.

3.4 – Camaradas no transporte terrestre

Soou bem cedo no campo o grito dos camaradas. Por ele se sabe que a tropa inteira foi encontrada no encosto, e por esse motivo é ele sempre agradável aos viajantes. Apesar de ser quase intolerável o comer feijão e a carne seca logo ao romper do dia, fizemos honra ao caldeirão, que os nossos companheiros chamavam – bóia. (Joaquim Ferreira Moutinho)²⁹⁶

Camaradas trabalhavam, também, ao longo das vias terrestres no transporte de

²⁹⁴ Todos esses afazeres estão presentes nos relatos de viajantes, seja de forma direta ou indireta, como fez Manoel Joaquim Pinto Pacca no seu diário de viagem, onde menciona indiretamente a presença de camaradas na realização de diversas atividades. In: PACCA, M. J. P., *Mato Grosso por Coritiba e Tibagy: Itinerário da viagem que fiz ao Baixo Paraguay*, p. 32-37.

²⁹⁵ Em 1858, Epifanio Candido de Sousa Pitanga, 1º tenente de engenheiros, descreveu o destacamento de Nioaque, como situado “à margem direita do rio [Nioaque, que é afluente do rio Miranda], é ele composto de ranchos de palha, havendo entre os tais um mais regular servindo de quartel. É completamente falto de tudo, não falando nas pequenas roças ali existentes, que, conquanto estejam em terrenos fertilíssimos, não garantem o sustento, sequer, a um só indivíduo. Os meios de transportes são ali totalmente nulos, e para poder transportar-me foi necessário que o comandante militar do lugar mandasse remendar uma prancha particular. Não obstante, é regularmente saudável e tem grande importância como ponto militar. PITANGA, E. C. S., *Diário da viagem do Porto do Jatahi à villa de Miranda*, p. 182.

²⁹⁶ MOUTINHO, J. F., *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*, p. 21.

pessoas, mercadorias e todo tipo de carga.

O contato da capitania/província de Mato Grosso com demais regiões do Brasil poderia ser realizado pelo rio, com utilização de canoas e batelões, e por caminhos terrestres, com utilização de mulas. Internamente havia diversas estradas, caminhos e trilhas que ligavam cidades, vilas, arraiais, destacamentos militares, fazendas e demais propriedade rurais, permitindo o contato entre ambientes rurais, urbanos e militares.

O transporte em lombo de mulas foi significativo para o povoamento e manutenção de espaços pertencentes ao Brasil. Serviu como alternativa de transporte e como viés econômico. Onde a navegação fluvial era impossível ou não vantajosa, as mulas foram utilizadas. Essas atividades, além de aproximar as localidades e possibilitar a chegada de mercadorias não produzidas num local, também levavam consigo informações, recados, e produziram um tipo de trabalho, linguajar, vestimentas, expressões, práticas e denominações singulares.

A historiografia brasileira comumente tem chamado de tropeiro todos aqueles que viviam da condução de pessoas e objetos. Mas a documentação revela outras denominações e afazeres que vão além do trabalho de um tropeiro. Aliás, muitas vezes este último é empregado de forma imprecisa, utilizado para generalizar as atividades presentes na condução de tropa. Nas fontes utilizadas, encontrei as seguintes denominações para nomear homens que viviam daquele tipo de trabalho: tropeiro, arrieiro ou arreador, camarada, tocador, cozinheiro e madrinheiro. Denominações estas que expressam a multiplicidade de afazeres que circunscreviam a prática de condução de tropa.

Maria Sylvia de Carvalho Franco identificou, para a região do Vale do Paraíba, alguns tipos que trabalhavam na condução de carga e que eram enquadrados na categoria de tropeiro: 1) negociante de animais – que dispunha de algum patrimônio, reunia certo número de cabeças e vendia nas feiras, mercados urbanos e fazendas, tipo este pouco ligado ao grande fazendeiro, porque o contato entre ambos se dava nos termos de uma relação de mercado. Esse modelo de tropeiro é apontado pela autora como o que tinha possibilidade de ascensão social com a venda de burros. 2) Outro era o condutor de tropas – ocupado no transporte de mercadorias. Este poderia ser de dois tipos: 2a) aqueles que mantinham aluguel de tropas e estavam seus representantes mais ligados às vilas e cidades, lugares onde se davam as locações e contratos de empreitadas; e os 2b) camaradas de fazendas, ligados à propriedade fundiária.

No território de Mato Grosso, na primeira metade do século XIX, os condutores de tropa poderiam ser encontrados: 1) nas tropas de comércio interprovincial e

intraprovincial;²⁹⁷ 2) camaradas que trabalhavam na condução de tropas de animais para fora ou dentro da província, empregados em fazendas de gado vacum e/ou cavalari. Esses camaradas não eram donos dos animais que conduziam, recebiam um valor pelos serviços prestados na condução; 3) aqueles que eram negociantes de animais, comercializavam bestas que eram suas, ou de outrem; 4) condutores contratados por proprietários de lavoura e/ou criação de animais, que tinham função de conduzir mercadorias para os mercados internos do Mato Grosso.

É compreensível que, dentre as tropas, além dos comerciantes de animais, arrieiros e camaradas, existissem pequenos lavradores/criadores que transportavam os produtos que plantavam e/ou criavam para os locais de comercialização. Além disso, não se deve esquecer a participação de escravos especializados na condução de tropa.

Animal híbrido, resultado de acasalamento do jumento com a égua,²⁹⁸ a mula já era de grande importância para o transporte de cargas na capitania de Mato Grosso no século XVIII, no anal de Vila Bela, de 1775, existe referência de uso do animal no transporte de cargas, bem como o aluguel de mulas para tal fim.²⁹⁹ Não raro eram os contrabandos praticados por castelhanos que cruzavam a fronteira da colônia portuguesa para comercializar o animal. Sua utilização era praticada nas investidas pelo “sertão” e nos transportes de mercadorias e cargas em geral, devido à sua grande capacidade de carregar peso.³⁰⁰

Entre aqueles que percorriam as estradas, destaco as atividades de camaradas que trabalhavam na condução de tropa. Mato Grosso mantinha, na primeira metade do século XIX, contato via terrestre com as capitanias e depois províncias de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Rio de Janeiro e Bahia, onde negociantes achavam mercado para os produtos. O comércio em lombo de mulas consistia na exportação de ouro, diamantes, couros e ipecacuanha (poaia), e na importação de todos os gêneros daqueles mercados,

²⁹⁷ Sobre esses tipos de relações comerciais, consultar LUCÍDIO, J. A. B., *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois.*; e ALVES, G. L., *Mato Grosso e a História: 1870-1929.*

²⁹⁸ PRIORE, M. Del; VENÂNCIO, R., *Uma história da vida rural no Brasil*, p. 75.

²⁹⁹ O uso de mula se dava em explorações e viagens pela região. Por exemplo, uma bandeira exploratória foi organizada, segundo descrições no anal de 1775, “foi a mais bem preparada que até agora tem saído para o sertão, pois além de munição ordinária para vinte dias, levaram 96 cargas de mantimento e apetrecho de guerra em oito bestas da bandeira e quarenta alugadas por dez dias. A tropa foi bem fornecida de espingardas e facões”. [grifos meus]. *ANAIS DE VILA BELA – 1734-1789*, p. 198-199.

³⁰⁰ Segundo Priore e Venâncio, aqueles que eram vendidos como animal de carga eram castrados ao completar dois anos, eram “estáveis nas trilhas pedregosas, resistentes às variações climáticas e às alturas, com pouca exigência quanto às pastagens, eram animais de casco forte, bom porte e pernas vigorosas. Em tarefas contínuas, suplantavam, de longe, os cavalos”. PRIORE, M. Del; VENÂNCIO, R., *Uma história da vida rural no Brasil*, p. 75.

especialmente de fazenda seca.³⁰¹ Na década de 1840, Francis Castelnau fez a seguinte observação:

Há cerca de quinze tropas fazendo o comércio regular entre Cuiabá e a costa, variando entre cinquenta e duzentos o número de animais de que cada uma se compõe. O custo da viagem de Cuiabá ao Rio de Janeiro atinge a cerca de quarenta mil réis por animal, aí compreendida a despesa com a compra de milho e o salário dos arrieiros e camaradas. A carga de uma mula varia, conforme a força do animal, entre seis a oito arrobas, havendo casos em que ela chega a nove arrobas. Quase todas estas tropas vão para o Rio de Janeiro, o ouro alcançando ali maior preço do que em qualquer outro lugar. Antigamente pelos rios que se fazia quase todo o comércio, sendo muito módico o frete pago pelos produtos que se mandavam para São Paulo.³⁰²

Pela fala do viajante, é perceptível a circulação de tropas de comércio entre a província de Mato Grosso e a região sudeste do país, bem como o custo da viagem, os elementos necessários para a sua efetivação e o uso de bestas no transporte de mercadorias que eram conduzidas por arrieiros e camaradas. Estes últimos eram trabalhadores livres contratados por um patrão que poderia ser um tropeiro dono de animais que conduzia cargas suas ou de outrem. Neste último caso, um particular contratava o aluguel de mulas junto a um tropeiro para conduzir uma carga, e o tropeiro, que era dono dos animais, ajustava os serviços dos arrieiros e camaradas.

³⁰¹ *Relatório do presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléia Provincial em 3 de maio de 1849*, p. 16.

³⁰² CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 321-322.



Figura 7 – Figura de um arrieiro de tropa em viagem por terra do Rio de Janeiro a Cuiabá e Mato Grosso. Museu Bocage. Fonte: ANAIS DE VILA BELA: 1734-1789.

Os camaradas tinham como atributos auxiliar o arrieiro, deveriam conduzir pequenos lotes, evitarem a dispersão das mulas além de serem responsáveis por inspecionar, tratar, curar e demais cuidados a serem dados aos animais e à carga da tropa.

Existia hierarquia entre os componentes da tropa. As de grande porte, principalmente aquelas que faziam o comércio externo, geralmente possuía o tropeiro, donos dos animais, que ajustava um arrieiro responsável pela condução de toda a caravana, esta subdividida em pequenos lotes de animais que ficavam a cargo de camaradas. Além disso, era contratado um cozinheiro para fazer a comida da tropa.³⁰⁶ Francis Castelnau, na viagem que realizou para Cuiabá em 1844, utilizou o caminho por Goiás; na citação seguinte, descreve uma tropa que encontrou já no território da província de Mato Grosso, bem como a organização da mesma.

A 3 de dezembro [...] à tardinha [...] acampamos num lugar chamado Cercadinho, junto de uma formosa nascente, onde também havia acampado uma outra caravana, vinda de São Paulo e aí retida havia já uns oito dias, por causa da perda de alguns dos animais. Essa expedição era composta de cento e cinquenta mulas divididas em treze lotes; cada animal carregava geralmente de seis a oito arrobas; algumas das cargas eram constituídas por caldeiras para açúcar, bastante grandes para cobrir o animal. Contou-nos o

³⁰⁶ MOUTINHO, J. F., *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*, p. 123.

peçoal da caravana haver perdido três animais, dois por picada de cobra e o terceiro por ter sido devorado por uma onça.³⁰⁷

Hercules Florence menciona o acordo realizado junto a um tropeiro, na província de São Paulo, em 1825, como segue na citação abaixo.

Parti de Santos com alguns dias de avanço sobre meus companheiros a fim de mandar preparar cômodos em Cubatão e contratar com antecedência algum tropeiro, que se encarregasse de transportar para São Paulo toda a bagagem à comissão.

[Já em Cubatão o viajante menciona]

Ajustei-me com um tropeiro o aluguel de 63 bestas para transportar as cargas do Sr. Cônsul até Jundiáí, povoação daí distante umas 19 léguas portuguesas [...]. O preço do aluguel foi de 118\$000; ora, como cada animal não pode carregar senão sete arrobas e meia, paguei esta soma pelo transporte de 472 ½ arrobas, numa distância de 19 léguas.

Em companhia de dois moços, que iam também para São Paulo, parti de Cubatão sem me importar mais com a bagagem, porque, além do tropeiro ser responsável por qualquer desvio, nas cargas nada havia que pudesse se estragar.³⁰⁸

Florence declara que contratou o aluguel de 63 mulas para transportar a carga da Expedição Langsdorff de Cubatão a Jundiáí, o que deixa a entender que o contratado era dono das mulas que usava no transporte de carga.³⁰⁹ Porém, o caso mais mencionado nos relatos de viajantes para a província de Mato Grosso, foi a contratação de arrieiros para conduzir mulas que não lhes pertenciam, estas eram alugadas ou compradas pelos viajantes junto a proprietários locais. Langsdorff escreveu que um homem enfermo atendido por ele, quando estava em Cuiabá, ofereceu “tanta mulas” quanto ele precisasse para sua expedição à Serra da Chapada do Guimarães. E mais adiante, que ao chegar à fazenda de Joaquim da Silva Prado, que seria a última na estrada de Cuiabá para Goiás, trocaram e compraram mulas e se abasteceram de “toda sorte de provisões”.³¹⁰

Ainda referente à citação do trecho do relato de Florence, evidencia como se dava o acordo de trabalho. Geralmente o dono da carga contratava os serviços do condutor, onde estabelecia a distância, quantidade da carga, número de mulas alugadas e o valor para seu transporte; esse para o caso dos tropeiros/arrieiros dono de animais. Já os arrieiros e

³⁰⁷ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 312.

³⁰⁸ FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 34 e p. 38.

³⁰⁹ É certo que livres pobres estiveram empenhados na condução de mulas, mas segundo Ronaldo Vainfas, existem “indícios, porém, de que o comércio de mulas ou as tropas de transporte de mercadorias proporcionaram, para alguns, rendimentos de vulto, transformando tropeiros em ‘homens bons’ ou ‘principais da terra’.” In: VAINFAS, R. (Org.). *Dicionário do Brasil Colonial*, p. 566.

³¹⁰ LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 84 e p. 94.

camaradas que somente eram contratados para prestar serviços, eram estabelecidos os valores pelas atividades a serem desenvolvidas por um determinado percurso. Ao mencionar um tocador³¹¹ que alegava estar doente, e não quis mais seguir com a expedição, Langsdorff relata que contratou outro às pressas por um salário de 24 oitava (= 28.8000 réis), no percurso de ida e volta à viagem de expedição à vila da Chapada dos Guimarães.³¹²

As atribuições de tropeiros, arrieiro e camarada, também foram mencionadas por Florence ao afirmar, na citação acima, que qualquer desvio da carga seria de responsabilidade do condutor. Para a província de Mato Grosso, essa responsabilidade pode ser verificada no interrogatório feito ao arrieiro e camaradas da tropa do Conde Francis Castelnau, Candido José de Almeida (arrieiro da tropa), Alexandre Pedro Corrêa e Francisco Alves Pereira (camaradas), sobre o desaparecimento de objetos pertencentes ao viajante.

Perguntado ao referido arrieiro [Candido José de Almeida] sobre o que sabia acerca da falta dos mencionados objetos, respondeu o seguinte. Que ele assistira acondicionar-se todo o trem de seu amo quando de Cuiabá partiu para o baixo Paraguai, e que tendo ficado entregue tudo esse trem ao Capitão Antonio José da Silva Negrão, e por ordem deste transportado para o quartel da polícia. Com grande admiração vira depois aí pequenos caixões abertos, barril de pólvora com capa descosturada, saca de chumbo da mesma forma, pequeno caixão de cartuxame despregado, e uma canastra onde ficou imersa quinquilharia, embrulhadas de ouro em pó, pedras de cristais, e roupa do seu amo e que por não ter chave, havendo ficado atada com [Alexandre Pedro] Corrêa [camarada da mesma expedição], achando-se a tampa muito elevada por conter dentro muita coisa, achava-se atada de diferente maneira, e com a dita tampa quase contigua ao restante corpo de canastra, donde inferiu ter sido remexida, e ter menos objetos do que continha. A vista disto tudo entrou a desconfiar que muita coisa tivesse sido extraviada, e isso mesmo disse a muitas pessoas em Cuiabá, [...] que muita coisa de seu amo tinha sido roubada que havia ficado dúzias de canivetes num pequeno baú que ficara aberto, e que se existia [somente] cinco.³¹³

Verificado o desaparecimento de objetos que faziam parte da carga do Conde de Castelnau que foi transportada de Cuiabá a Vila Maria, os primeiros a serem chamados para depor foram o arrieiro e os camaradas que trabalhavam na expedição do viajante estrangeiro, o que demonstra que eram eles os responsáveis pelo acondicionamento,

³¹¹ O termo tocador usado pelo viajante foi para se referir ao condutor de tropa.

³¹² LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 95.

³¹³ *Processo 175 – 1845*, APMT.

guarda, transporte e preservação da mesma.³¹⁴ Nas declarações do arrieiro, existe evidência que o mesmo conhecia toda a carga nas suas minuciosas disposições, sabia o que havia de diferente na sua organização antes de ser direcionada ao quartel de polícia de Cuiabá. Sendo assim, a carga e as mulas estavam sob a responsabilidade daqueles trabalhadores de tropa contratados para conduzi-las.

A intenção aqui não é descrever a circulação de tropas de comércio pelo território de Mato Grosso na primeira metade do século XIX, assunto este que precisaria de outros estudos, mas sim discutir a presença de camaradas no transporte terrestre, bem como o trabalho desenvolvido por aqueles homens e as dificuldades encontradas.

Os camaradas de tropa eram os responsáveis em arriar as mulas (colocar as cargas). Essa atividade deveria ser feita minuciosamente para não danificar o que se transportava. As cargas, se não ajeitadas corretamente, davam muito trabalho durante a viagem, o que demandavam constantes paradas para “consertar” as bagagens nas mulas. O carregamento e descarregamento eram atribuições dos camaradas, que ficavam sob a fiscalização do arrieiro responsável pela inspeção da tropa.

As viagens, dependendo das condições das vias de circulação a serem percorridas e a distância, poderiam durar muitos meses, semanas ou apenas alguns dias. Mas, o que elas tinham em comum eram as ocorrências de conversas firmadas nos momentos de paradas para descanso. Reunidos e sentados na posição de cócoras, os componentes contavam histórias de viagens, de assombração, de contos amorosos, lendas etc. Hugo de Carvalho³¹⁵ apresenta a figura de um arrieiro cuiabano, como homem “mestiço traquejado e serviçal, [que] na sua voz grossa e arrastada de cuiabano, arrematava o final dum conto de lobisomem”.³¹⁶

³¹⁴ Não foi o arrieiro Candido José de Almeida, nem os camaradas Alexandre Pedro Corrêa e Francisco Alves Pereira que conduziram a carga no trajeto de Cuiabá a Vila Maria, sendo esta transportada pelo 2º tenente Manuel Alves Pereira da Motta. Porém, quando constatado a perda de objetos, já em Vila Maria, foram os referidos camaradas os primeiros a serem interrogados a pedido do 2º Tenente para saber sobre a ausência dos objetos. Respectivamente a carga passou pelas mãos das seguintes pessoas: empregados da expedição, sendo que Candido José de Almeida assistiu o acondicionamento da mesma; Capitão Antonio José da Silva Negrão que transportou a carga até o quartel de polícia; 2º Tenente Manuel Alves Pereira, que ficou responsável pelo transporte da carga de Cuiabá a Vila Maria; Capitão Vicente Coelho, quem recebeu a carga em Vila Maria e assim entregaria ao Conde Castelnau. Segundo relato ainda do arrieiro, o desaparecimento de objetos da carga se deu quando ela estava no quartel de polícia, sob a responsabilidade do Capitão Antonio José da Silva Negrão, já que sua escrava havia comercializado em Cuiabá objetos pertencentes ao Conde de Castelnau, e que o próprio arrieiro reconheceu os referidos objetos. *Processo 175 – 1845*, APMT.

³¹⁵ Hugo de Carvalho Ramos era goiano, foi poeta brasileiro e viveu entre 1895 e 1921. Em suas prosas, versos e contos procurava caracterizar a vida sertaneja. Dentre vários trabalhos, um dos mais significativos foi *Tropas e Boiadas*, publicado 1917. Nela o autor apresenta vários contos que deixa perceber a vida, o trabalho a cultura dos homens que trabalhavam na condução de tropas.

³¹⁶ RAMOS, H. C., *Tropas e boiadas*, p. 20.

A parada – geralmente feita próximo a algum rio, ribeirão, córrego ou riacho de modo a disponibilizar água aos viajantes e animais – servia não somente para o descanso dos trabalhadores, mas também para cura, alimentação e demais cuidados dos animais e das cargas. Momento em que o cozinheiro fazia a comida e os camaradas preparavam para acondicionar as cargas e arrumar pastagem para os muares.

Logo que se chega ao pouso, descarrega-se a tropa, e os camaradas, depois de arranjarem as cargas de cada lote e de cobri-las com ligaes, vão armar a tolda do patrão e a competente rede, ao lado da qual deitam as canastras e outros objetos indispensáveis aos viajantes. Terminado este serviço levam a tropa ao encosto, que é ordinariamente um lugar naturalmente fechado por matas, rios ou brejos, para que a tropa não se espalhe durante a noite.

O arreador fica no lugar do pouso ocupado em atalhar as cangalhas, curar os animais doentes e ferrar os estropiados. Enquanto isto se faz, o cozinheiro não está em descanso; prepara os arranjos necessários à sua arte, acende o fogo, deita sobre ele uma trempe feita de paus, e nela pendura o caldeirão contendo o feijão e a carne seca, alimentos quase sempre usados pelos viajantes no sertão. Ordinariamente à noite estende no chão um couro de boi, e sobre ele uma toalha na qual coloca os pratos de estanho. Depois com voz de trovão brada: feijão! A este grito acodem todos, e tanto o patrão como os camaradas e arreador fazem honroso ataque a tão saborosas iguarias.³¹⁷

A jornada recomeçava logo cedo, momento de arrumar as cargas nas mulas e preparar para a partida.

No dia seguinte os camaradas vão buscar os animais, e os pendem pelos cabrestos às estacas, para depois lhes deitar as cangalhas e os costaes de cargas, que cobrem com o ligaes [couro de boi dobrado pelo meio], e arrocham com sobrecargas [tira de sola costurada à outra de couro cru torcido, em cujas extremidades se prendem um gancho de ferro e um pedaço de pau roliço a que chamam – cambito]. Solta-se então a tropa, em cuja gente marcha uma besta escolhida que leva a cabeçada enfeitada de sincerros, e de um penacho ou bonecas, com um peitoral de guizos.³¹⁸

Os camaradas se ocupavam do tratamento de 10 bestas, o que equivalia a um lote, que tocava durante a jornada. As tropas eram subdivididas em pequenos lotes e cada camarada era responsável pelo seu respectivo lote. Existia também um animal que não conduzia carga, mas somente uma capainha no pescoço, a qual dava o nome de madrinha. Ele servia de referência para que os outros animais não se afastassem ou dispersassem do comboio, e era de suma importância nas viagens longas, já que a tropa que não estivesse

³¹⁷ MOUTINHO, J. F., *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*, p. 12.

³¹⁸ MOUTINHO, J. F., *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*, p.12 -13.

amadrinhada poderia sofrer com a dispersão dos animais pelos campos arredores o que causava atraso e prejuízo.

A perda de mulas era apenas alguns dos problemas que os camaradas e demais condutores encontravam ao desenvolver o seu trabalho, já que a tropa poderia ser comprometida por imprevistos surgidos durante a viagem. Além da morte ou dispersão de mulas, ocorria a falta de alimentos, as intempéries naturais, doenças, más condições de vias de circulação, dentre outros fatores que causavam o atraso e permanência da tropa em determinada localidade por dias ou mesmo semanas. A caravana vinda de São Paulo que Castelnau encontrou a caminho de Cuiabá, como foi mencionada anteriormente, já estava mais de uma semana acampada por causa da perda de alguns animais vitimados de picadas de cobra e ataques de onça. Langsdorff em vários trechos do diário descreve a fuga de mulas durante a viagem à Serra da Chapada e à vila do Diamantino, o que causava prejuízo e atraso à expedição, já que mandava seus camaradas irem procurar o animal perdido, o que obrigava a tropa permanecer mais tempo num local. Providências eram tomadas para evitar o desaparecimento de novos animais, conforme declarou o chefe da expedição.

Tomamos algumas providências. O pessoal sugeriu que se vigiassem os animais durante a noite, para que não fugissem novamente. Mas não cumpriram à risca as ordens nesse sentido, embora o arriero tivesse garantido que não havia possibilidade de os animais saírem. E assim tivemos hoje o mesmo transtorno de ontem. Depois de uma procura e longa espera, às 9h só veio a metade dos animais, e lá ficamos nós de novo esperando inquietos pelos outros.³¹⁹

Os animais eram de responsabilidade do arriero e camaradas, que deveriam ir recuperá-los.³²⁰ Para aqueles que faziam o comércio interprovincial, as condições das vias terrestres eram outras dificuldades a serem enfrentadas nas longas viagens pela estrada de Goiás e, a partir da década de 1830, pela estrada do Piquiri até Santa Ana do Paranaíba que seguia para Minas Gerais e São Paulo.

Os viajantes que utilizaram a estrada por Goiás e os presidentes de província apontaram o mal estado daquela via de circulação. Luiz D'Alincourt mencionou que, os muitos rios e ribeirões que era preciso atravessar nas épocas de cheias, atrasava a marcha dos viajantes.³²¹ Tentar transpor esses obstáculos poderia custar tudo que era transportado, como também a vida de condutores e das mulas, como ocorreu na viagem que José de

³¹⁹ LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 90-91.

³²⁰ CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 323.

³²¹ ALINCOURT, L. D', *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*, p. 15.

Miranda da Silva Reis realizou em 1857 da província de São Paulo para Mato Grosso. Quando já em território mato-grossense, na passagem sobre a estiva do ribeirão das Malas “uma das bestas de carga, fraturando uma perna precipitou-se no ribeirão que se achava muito cheio, e nele morreu, conseguindo-se apenas com muita dificuldade e perigo salvar as cargas que conduzia”.³²²

Os caminhos, além de estreitos, eram pedregosos, às vezes úmidos, escorregadios, acidentado, ora com pedrarias soltas e seixos rolantes que obstaculizavam a marcha dos animais. A situação das vias de comunicação pode ser expressa nas palavras de Joaquim Ferreira Moutinho ao assinalar que: “em todo o sertão não existe uma braça ao menos de caminho que se possa dizer estrada; é apenas uma simples vereda que não admite outro veículo de condução a não ser o de animais de carga”.³²³

Os gastos e as dificuldades no transporte eram repassados no valor dos produtos vendidos nos mercados de Mato Grosso. Nos relatórios presidenciais, foi possível perceber o interesse em facilitar os contatos comerciais com abertura e melhoria de estradas para diminuir o tempo de viagem e a distância percorrida, para então reduzir os gastos com o transporte, ao mesmo tempo em que reconheciam a importância das relações de comércio de Mato Grosso com outras regiões do Brasil.

Além dos condutores de cargas em costas de bestas, existiam, também, os condutores de gado. A circulação de tropas de gado na província intensificou quando cresceu o número de fazendas de criação. A partir de 1830, com a ocupação do planalto sul da província de Mato Grosso, e a instalação de fazendas com criação de gado, iniciou o transporte do animal em pé para Minas Gerais e São Paulo. Tanto as fazendas de gado e de produtos para a subsistência localizadas próximas a Albuquerque, Coimbra, Miranda, como as do planalto sul Mato Grosso, foram ambientes compostos por camaradas que trabalhavam na condução de tropas e nos serviços de vaqueiro.

Simultaneamente ao processo de ocupação do Planalto Sul, Santana do Paranaíba (ou Santa Ana do Paranaíba) começou a ter posição de destaque como centro de comércio. Situada num ponto estratégico, próximo das fronteiras com as províncias de Goiás, São Paulo e Minas Gerais, a Vila foi importante centro comercial na região sul de Mato Grosso. Várias eram as vias terrestres e fluviais que levavam à vila de Santana do Paranaíba. As boiadas, que seguiam para Uberaba, em Minas Gerais, ou Araraquara, na

³²² REIS, J. M. S.; EÇA, J. G. L., *Itinerário da viagem terrestre da cidade de Santos, na província de S. Paulo, à Cuyabá, capital da província de Mato Grosso – 1857*, p. 350.

³²³ MOUTINHO, J. F., *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*, p. 24.

província de São Paulo, eram tocadas por terra, ao mesmo tempo em que parte das mercadorias que abasteciam Santana do Paranaíba eram transportadas também por aquelas vias, conduzidas por boiadeiros que iam comprar gado direto nas fazendas, ou por fazendeiros que iam vendê-los nas províncias vizinhas. Além dos caminhos por terra, Antônio Lucídio afirma que o grosso dos bens comerciáveis, tanto os exportáveis como os importados, eram transportados, também, por vias fluviais.³²⁴ Embarcações saíam do planalto central de Mato Grosso para ir vender e comprar produtos na província de São Paulo, como aquelas quatro balsas que, em 2 de agosto de 1858, foram avistadas por Luiz Soares Viegas e que pertenciam ao capitão José Garcial Leal, já retornando para Santana do Paranaíba da vila de Piracicaba com carga de sal.³²⁵ Segundo João Lucídio:

Por tais rotas, normalmente pouco transitadas, se intensificava de maio a setembro o movimento dos carros e carretões puxados por juntas de bois, canoas, e batelões e as tropas cavaleares e muars carregadas de mercadorias – tanto produzidas no sertão, como as importadas -, além de boiadas.³²⁶

A presença de camaradas no trato do gado poderia circunscrever à fazenda de criação, como foi tratado acima, quando falamos dos camaradas nas funções de vaqueiros, ou estes mesmos camaradas trabalhavam na condução dos animais para serem comercializados. A condução de boiada dependia de certa organização, seguia à frente bois velhos mansos tocados “por camaradas vaqueanos”, e ao redor da boiada seguiam demais camaradas para evitar a dispersão do gado; no fim iam os cargueiros de mantimentos essenciais para a alimentação dos membros da tropa, e/ou para a comercialização de alguns produtos cultivados nas fazendas. As dificuldades no trajeto não eram pequenas, as tropas de bois estavam sujeitas aos mesmos empecilhos enfrentados pelas tropas formadas por mulas de carga, além de que, o gado dispersava durante a viagem, e para evitar a dispersão os camaradas cercavam os animais que tentavam escapar. O grito dos camaradas servia como ferramenta usada para agrupar a boiada, de modo que facilitasse a condução da mesma.³²⁷

³²⁴ Sobre o processo de criação de fazendas de gado no planalto sul da província de Mato Grosso, e as relações de comércio em Santa Ana do Paranaíba, consultar LUCÍDIO, J. A. B., *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois*, p. 224-225. Sobre os condutores, comitivas e peões envolvidos nas longas viagens com boiadas no Pantanal sul-matogrossense, para o período de 1880 a 1970, ver LEITE, E. F., *Marchas na história*.

³²⁵ VIEGAS, L. S., *Itinerário da viagem da Corte à Vila de Miranda, província de Mato-Grosso*, p. 466.

³²⁶ LUCÍDIO, J. A. B., *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois*, p. 214-215.

³²⁷ ENDLICH, R., *A criação de gado vaccum no interior da América do sul*, p. 271-272. As observações do cientista alemão, que esteve na região de Mato Grosso, foram feitas no final do século XIX (1897), sua

As condições climáticas e geográficas eram elementos que poderiam contribuir ou não na condução de uma tropa. Rios, riachos, ribeirões, atoleiros, causavam prejuízos, já que deveriam ser transpostos para chegar ao local de destino. O trabalho dos camaradas era constante. Para evitar a evasão de gado, eles deveriam passar constantemente em ronda do rebanho, o que fazia da condução uma atividade bastante morosa. Segundo Rodolpho Endlich: “aos camaradas já fatigados pelo serviço de dia resta só pouco tempo para, mesmo com roupas molhadas, descansarem um pouco nos arreios que servem de cama, começando logo, de novo, a sua árdua tarefa”.³²⁸

Para amenizar as dificuldades, era preciso facilitar o trânsito e diminuir as distâncias percorridas. Construída na década de 1830, vinculada às transformações que estavam ocorrendo no sul da Província (surgimento de fazendas de gado, importância de Santana do Paranaíba), a estrada do Piquiri era outra via de comunicação entre Mato Grosso e as províncias do Paraná e São Paulo,³²⁹ porém, na década seguinte à sua construção, comerciantes e condutores de tropa preferiam ainda usar a estrada por Goiás, alegavam estar a estrada do Piquiri abandonada por falta de recursos.³³⁰

Isentar os condutores de tropa dos impostos que deveriam pagar ao circularem pelas vias foi uma proposta apresentada pelo presidente de província junto à Assembléia Legislativa Provincial para incentivar a circulação pela estrada nova e onerar quem passasse na estrada que seguia por Goiás.

Para cessar o hábito em que estão de transitar somente pela estrada antiga, e dar maior incremento a do Piquiri, julgo conveniente animar por meio de recompensas pecuniárias a todo o condutor de tropas ou de carros que passar por tempo de três anos por a dita estrada do Piquiri, cujas quantias serão fornecidas pela arrecadação que se fizer das barreiras estabelecidas, ou de guias que serão passadas pela Contadoria Provincial a todo o negociante, viandante ou tropeiro, que caminhar pela estrada desta Cidade [Cuiabá] a Goiás tanto na ida como na volta, os quais serão obrigados a pagar uma taxa conforme o número de animais, e pessoas empregadas na comitiva. Outras vantagens oferece este sistema, crescer as Rendas Provinciais, como também saber pelo registro das guias a importação e exportação que se faz anualmente nesta Província.³³¹

utilização neste estudo, mesmo que reportadas para um período posterior, indicam informações sobre aspectos do trabalho de camaradas que realizavam a mesma atividade na primeira metade da mesma centúria.

³²⁸ ENDLICH, R., *A criação de gado vaccum no interior da América do sul*, p. 272.

³²⁹ Em 1838, o Governo Imperial, por meio do Decreto de Nº 47 de vinte de setembro de 1838, em seu artigo único, autorizou a “despender anualmente vinte contos de réis com o melhoramento da nova estrada entre as Províncias de Mato Grosso e São Paulo”. *Decreto de Nº 47 de vinte de setembro de 1838*.

³³⁰ *Fala dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso na abertura da sessão ordinária no dia 1º de março de 1844 pelo presidente da provincia, o coronel Zefirino Pimentel Moreira Freire*, p. 10-11.

³³¹ *Fala dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso na abertura da sessão ordinária no dia 1º de março de 1844 pelo presidente da provincia, o coronel Zefirino Pimentel Moreira Freire*, p. 11.

Incentivos àqueles que passassem pela estrada nova foram um meio encontrado pelo governo provincial em animar a circulação de tropas pela mesma. Essa medida pode ser relacionada à necessidade de diminuir a distância com a Corte e regiões litorâneas do Brasil, como um dos elementos para se atingir a *civilização*, frequentemente ressaltada pelos presidentes de províncias. Segundo Ernesto Sena, essa proposta do presidente de província não teve muita receptividade entre os deputados, já que geralmente as estradas não entravam no orçamento provincial.³³² Além disso, podemos vincular essa mesma medida, em incentivar a passagem pela estrada do Piquiri, ao jogo de interesses e disputas políticas presentes entre facções naquele momento histórico. Já ressaltamos no capítulo anterior que o período pós-rusga até 1850 foi de embates entre pessoas que tentavam se projetar no contexto da política provincial, em que usavam de todos os meios para conseguir aumentar suas posições econômicas, políticas e sociais.

Nesse conjunto de interesses, é provável que pessoas como José Garcia Leal (chefe do clã dos Garcia), um dos proprietários que, saído de Minas Gerais onde tinha influência na política, e que estabeleceu fazendas de gado no planalto sul Mato Grosso, não deixasse de “promover medidas que pudessem viabilizar suas condições materiais de vida”.³³³ Dentre essas medidas, se insere a abertura de um ramal que ligava os “sertões dos Garcias” com o Piquiri, de maneira que estreitasse o contato com Cuiabá.³³⁴ Nesse sentido, buscar meios para que as tropas de comércio interprovincial passassem por Santa Ana do Paranaíba, viabilizaria o comércio local, bem como aos fazendeiros da região em aumentar e diversificar suas atividades econômicas,³³⁵ e para tal era preciso obstaculizar a circulação pela estrada de Goiás.

Essa proposta de mudança demonstra como o poder político poderia afetar o percurso e o cotidiano de trabalho de tropeiros, arrieiros, camaradas e demais condutores de tropa, já que mudariam suas respectivas rotas de circulação, deixando assim, contatos

³³² SENA, E. C., *Entre anarquizadores e pessoas de costumes - A dinâmica política e o ideário civilizatório em Mato Grosso (1834-1870)*, p. 241. Sobre o papel dos presidentes de província, a ideia de *civilização* e as vias de comunicação como um meio para desenvolver a província, ver esse mesmo autor, especialmente o Capítulo VI intitulado “Conexões com a Corte”.

³³³ LUCÍDIO, J. A. B., *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois*, p. 113. Ainda na década de 1830, José Garcia Leal já começava a ocupar cargos de mando na região, nomeado em 1836, diretor do povoado de Santa Ana do Paranaíba.

³³⁴ LUCÍDIO, J. A. B., *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois*, p. 138.

³³⁵ João Antônio Botelho Lucídio afirma que o Capitão José Garcia Leal abriu em Santana do Paranaíba uma casa comercial que “praticamente controlava o comércio do ‘sertão dos Garcia’ e da Vacaria com Minas, São Paulo e Goiás”. LUCÍDIO, J. A. B., *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois*, p. 113-114.

firmados junto a moradores que davam apoio às comitivas com alimentos e pouso para descanso, além de se adaptar a um percurso ao qual não conheciam.

A busca dos condutores, comerciantes e demais viajantes por melhores vias de circulação era visível ao recusarem circular pela estrada do Piquiri. Mesmo sendo mais curta que a de Goiás, esta encontrava-se em melhores condições de trânsito. No caso dos arrieiros e camaradas, a preocupação estava em garantir a segurança da carga, dos membros da tropa e animais, procuravam meios para facilitar suas viagens de forma que não causassem ônus.

As estradas internas que ligavam localidades da província eram também percorridas por todos os tipos de viajantes, dentre eles os camaradas que conduziam cargas e animais. Chapada dos Guimarães, citada nas fontes como “Serra Acima” e Nossa Senhora de Brotas, por exemplo, eram distritos de Cuiabá e locais onde se encontravam propriedades rurais com instalação de engenho, plantação de cana-de-açúcar, milho, feijão, mandioca e demais produtos de primeira necessidade. Partes desses produtos eram levadas a Cuiabá para serem comercializados.

Era preciso boas estradas para o transporte de gêneros cultivados em propriedades rurais e comercializados em Cuiabá. O presidente de província Estevão Ribeiro de Resende, em 1840, fez a seguinte declaração sobre as condições da estrada que ligava a capital à freguesia de Santa Ana da Chapada:

A quem refletir, além do expendido, sobre o espantoso estado de deterioramento, em que há anos se acha a estrada do Aricá, sobre os incômodos e prejuízos que, em clamores sofrem nela os lavradores de Serra Acima, especialmente no tempo das águas, obrigados, no entanto a fazer transitar por ela suas tropas, e carregações de víveres para o consumo desta Capital.³³⁶

Os lavradores sentiam as dificuldades em colocar suas tropas nas estradas, que precisavam de melhorias. Parte dos produtos que abasteciam Cuiabá eram cultivados nas propriedades rurais localizadas em Serra Acima. Nas tropas que conduziam as mercadorias, era possível encontrar camaradas que, ao firmarem acordo junto a um lavrador, desenvolviam atividades diversas conforme as necessidades, dentre elas o serviço de condução de tropa.³³⁷ Assim como era possível encontrar os próprios lavradores que não

³³⁶ *Discurso que recitou o presidente Estevão Ribeiro de Resende, presidente da província de Mato Grosso, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 1º de março de 1840*, p. 23.

³³⁷ Um exemplo de camarada ajustado como condutor de carga pode ser visto no processo de número 145, já citado neste trabalho. In: *Processo 145 – 1838*, APMT.

possuíam escravos e/ou camaradas, conduzirem aos mercados cuiabanos parte dos produtos cultivados em suas propriedades. Nesses transportes, eram utilizadas as mulas e/ou carros de bois, estes últimos bastantes empregados nos transportes internos.

As estradas que partiam de Cuiabá para Mato Grosso, Diamantino, ou qualquer outra localidade da província, dificilmente estavam em boas condições de uso. Como aquelas que ligavam “Vila Maria a Cuiabá, como todas as demais da província, [eram] péssimas e intransitáveis. Das duas [estradas] que [existiam, estava] a chamada – pantanais – que só [era] seguida na estação da seca de abril a setembro; porque [passava] ela pela cidade de Poconé”.³³⁸ As dificuldades existiam, mas isso não inibia a circulação de pessoas, mercadorias e tropas pelo território mato-grossense. Para além de uma ideia de isolamento, como frequentemente tem ressaltado alguns autores, percebi que existia uma constante ligação não somente entre as diferentes localidades do Mato Grosso, como também deste com outros lugares do Brasil e das Repúblicas vizinhas. Os contatos entre as diferentes regiões era uma realidade. Mesmo aquelas que estavam no sul da capitania/província mantinham contatos entre si,³³⁹ como Miranda ou Santana do Paranaíba, por exemplo, que mantinham ligações por terra com o termo de Cuiabá.

No decorrer da primeira metade do século XIX, em Mato Grosso, foi possível perceber, perante as fontes consultadas, a importância dos camaradas nos serviços de condução de todo tipo de carga, seja ela comercializada ou não, e destinada a lugares internos ou externos ao território da capitania/província. Essa importância foi verificada também pelo fato de camaradas, ao circularem por estradas e percorrerem diferentes espaços, serem portadores de informações obtidas ao longo do trajeto. As notícias eram repassadas de modo que os habitantes dos ambientes rurais tomavam conhecimento de acontecimentos da cidade, e vice-versa. Algumas informações ganhavam caráter de recado, neste caso, eram entregues a um particular, estreitando assim a comunicação entre pessoas separadas pela distância.

Na cidade ou no campo, os condutores de carga mantinham ligações de parentesco, amizade e amorosa. Ao percorrer as estradas, firmavam contatos com moradores próximos às mesmas.³⁴⁰

³³⁸ MOUTINHO, J. F. *Notícia sobre a província de Matto Grosso*, p. 173.

³³⁹ LOPES, J. F., *Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba) – 1829 a 1839*.

³⁴⁰ Ao realizar a viagem de Cuiabá à vila do Diamantino, Francis Castelnau justificou o atraso na saída da tropa, em virtude de que os tropeiros “tinham sempre longas despedidas a fazer”, para expressar que aqueles trabalhadores estavam ligados por laços de amizades e familiares, já que as viagens os separavam dos entes queridos. In: CASTELNAU, F., *Expedições às regiões centrais da América do Sul*, p. 323.

Conhecedores das vias por onde circulavam, os camaradas de tropa enfrentavam diversas dificuldades, mas que poderiam ser amenizadas quando encontravam moradores estabelecidos próximos às mesmas, local em que descansavam, abasteciam, cuidavam da carga e dos animais. Desse contato, surgiam laços de amizade, firmados a partir da convivência entre ambos. A importância das propriedades próximas às estradas de acesso interno e externo foi enfatizada nas falas e discursos de presidentes de província, como apoio dado aos viajantes e condutores de tropa, que poderiam amenizar algumas dificuldades encontradas nas viagens. Na ausência dessas propriedades, aumentavam as despesas que eram transferidas para o valor final da mercadoria, para o caso dos que se empenhavam no transporte de produtos comercializáveis.

Nossas estradas, bem o sabem Senhores, não passam de simples trilhos, que quase nada devem à arte e não admitem outros meios de transporte senão animais de carga. Andam-se dezenas de léguas por sertões completamente ermos, e os poucos moradores, que se encontram cá ou lá, nenhum auxílio podem prestar, senão, às vezes, algum milho para o sustento dos animais dos viajantes; e, portanto precisa estes de se munir de mantimentos para semanas e até meses, o que notavelmente aumenta as dificuldades e despesas de viagem.³⁴¹

O trecho acima descreve parte das dificuldades enfrentadas pelos camaradas em suas atividades. Percorrer caminhos estreitos, andar por locais sem muitos moradores, além da necessidade de se abastecer o suficiente para suprir as necessidades de toda a viagem, caso não encontrassem auxílio próximo às vias de terrestres, era preciso diversas bestas para levar as mercadorias consumidas no trajeto. Exemplo dessa situação foi mencionado por Langsdorff na exploração que fez pela Serra da Chapada.

Era preciso levar milho para 12 a 14 dias, e, para transportá-lo, são necessários de 12 a 15 animais. Sabendo do incômodo que isso causa aos viajantes, o proprietário Joaquim da Silva Prado, que é o morador mais afastado, resolveu facilitar algumas coisas para nós. Para alimentar cada 10 ou 12 animais, são necessárias 4 mulas carregadas de milho, o que, no fim, acarreta um número excessivo de animais. Para nos poupar da despesa com a compra do milho, o proprietário mandará, com uma tropa, duas mulas carregadas com milho para 5 dias de viagem, que retornarão quando descarregadas. O restante do estoque de milho será levado por duas mulas da tropa. Galinhas, carne salgada, toucinho, feijão, arroz, tudo será comprado nesta última fazenda.³⁴²

³⁴¹ *Relatório do presidente da província de Mato Grosso, capitão de fragata Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851*, p. 32.

³⁴² LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 94-95.

Nem todos os viajantes tinham os privilégios de Langsdorff, que não precisou se abastecer de tudo que precisasse na viagem, já que o fazendeiro lhe enviaria parte do milho para alimentar as mulas. O estoque de tudo que fosse consumido na viagem fazia parte do trabalho dos condutores de tropa, o que aumentava o número de animais.

Os arrieiros, assim como os camaradas, também constituíam famílias e poderiam morar ou não na propriedade do patrão. Segundo o Mapa de População do Distrito de Serra Acima, de 1809, foram levantados seis arrieiros, sendo 4 solteiros e 2 casados.³⁴³

Além do salário, os camaradas recebiam alimentação fornecida pelo contratante, que era basicamente arroz, feijão, carne salgada (carne seca), toucinho, farinha de milho e de mandioca, ou seja, alimentos não perecíveis.³⁴⁴ A alimentação poderia ser complementada pela pesca ou a caça de animais abatidos durante o percurso. Na expedição de Langsdorff foram contratados camaradas na função de caçadores para coletar exemplares à coleção científica que o viajante formava com espécies da região, além disso caçavam também animais para consumo da tropa.³⁴⁵ Nos momentos de distração e descanso, cantavam e dançavam o cururu e o minuano.³⁴⁶

As dificuldades encontradas no serviço de camaradas de tropa eram muitas: longos percursos, estradas estreitas e acidentadas, enfrentamento com os povos indígenas que atacavam e saqueavam os comboios, além do calor, frio e umidade, que contribuíam para debilitar a saúde daqueles trabalhadores. Quanto aos ataques indígenas, não raro foram encontrados nas fontes relatos de ataques em estabelecimentos rurais, vilas, povoados e viajantes. Eram organizadas as bandeiras para reprimir esses ataques por parte do governo da capitania/província de Mato Grosso, como também da participação de particulares nessas investidas, inclusive a presença de camaradas nessas expedições.

A presença do “não-índio”, do estranho, do europeu, era uma ameaça para alguns grupos indígenas, e para se defenderem empreendiam ataques contra todo tipo de

³⁴³ *Mapa de população distrito de Serra Acima – 1809*, APMT.

³⁴⁴ A alimentação dos condutores de tropa marcou tradições culinárias das regiões onde eles percorriam. O carreteiro (arroz com carne) e o feijão tropeiro são exemplos da culinária que teve inspiração na alimentação de pessoas que se empenhavam na condução de tropas.

³⁴⁵ Langsdorff menciona os acordos firmados com um camarada dotado de qualidades, dentre elas a de ser bom caçador. O trecho que segue evidencia mais uma vez como se dava os acordos de trabalho, e que os camaradas poderiam desenvolver diversas atividades, sendo hábeis nelas ou não. “A aquisição desse homem foi o meu maior feito do dia de hoje. Ele é forte e jovem, prestativo, comportado, exímio caçador e flecheiro, fala português e diz falar também a língua geral dos índios. Acertamos que ele receberia 3 oitavas (=3.600 réis) por mês e que começaria a trabalhar depois de amanhã. Além de todas essas qualidades, ele ainda gosta de caçar e deverá aprender, com o Peixoto, a empalhar aves e criar amor por esse trabalho.” In: LANGSDORFF, G. H. von, *Os Diários de Langsdorff*, p. 100.

³⁴⁶ MOUTINHO, J. F., *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*, p. 25-26.

ameaça, inclusive aquelas que poderiam ser temporárias, como os comboios de tropas e demais viajantes. Assim ocorreu em 1829, quando os Coroados atacaram as tropas dos negociantes Capitão José Coelho Lopes e Capitão Thomé Ribeiro de Magalhães, no caminho que seguia de Cuiabá para Goiás, além do estado de alerta em que já tinham deixado os moradores daquelas mediações. Para reprimir os indígenas – que por sinal eram os primeiros donos da terra – por aquelas investidas, o Governo provincial expediu uma bandeira com 50 homens “com o fim não só de arredar daquela estrada este perigo certo, mas até de seguir aos ditos Índios Coroados a fim de reduzi-los em amizade”. Porém, a bandeira nada conseguiu e, no ano seguinte, novos ataques foram empreendidos, sendo que num deles saiu morto um homem chamado José de Lara, seus dois escravos e mais uma outra pessoa no lugar chamado Chacororé, e com duas flechadas foi morto “um camarada do negociante o Capitão José Alexandre de Macedo no Ribeirão Parnaíba situado no caminho para Goiás”.³⁴⁷ Para esses ataques, novas bandeiras foram organizadas, e no final da primeira metade do século XIX, assim como na segunda metade da mesma centúria permaneceram os ataques contra os viajantes.³⁴⁸

Os índios bravios Coroados cometeram neste ano [1850] grandes hostilidades, tanto na estrada de Goiás, como na nova de S. Paulo, perecendo vítimas deles o 1º Tenente Ajudante de Ordens do Comando das Armas, Antônio Corrêa da Costa Pimentel. Mandei com eles três bandeiras que pouco ou nada fizeram e enquanto elas operavam no sertão, eles batiam os moradores da estrada de Goiás, incendiando-lhes casas e roças, e fazendo-lhes todo o gênero de hostilidades.³⁴⁹

Os moradores que poderiam dar algum tipo de ajuda aos viajantes eram atacados pelos indígenas, já que os primeiros ocupavam terras pertencentes aos segundos. Em 1862, o presidente da província de Mato Grosso, Herculano Ferreira Penna,³⁵⁰ em relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial, argumentou que os moradores que ocupavam a estrada que seguia de Mato Grosso a Goiás já tinham deixado suas propriedades, apontando uma das causas de tais abandonos os constantes ataques causados pelos índios Coroados e Caiapós, sendo aqueles ataques o fator principal daquelas

³⁴⁷ ANNAES DO SENNADO DA CAMARA DO CUYABÁ – 1719-1830, p. 249.

³⁴⁸ MOUTINHO, J. F., *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*, p. 19.; *Relatório do presidente da província de Mato Grosso o Exmo Sr. Conselheiro Herculano Ferreira Penna ao passar a administração da mesma ao Exmo. 1º Vice Presidnete chefe d’Esquadra Augusto Leverger* – 14 de maio de 1863, p. 3.

³⁴⁹ *Falla dirigida à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso, na abertura da sessão ordinária em 3 de maio de 1850, pelo Exm. Sr. presidente da província Coronel João José da Costa Pimentel*, p. 4-5.

³⁵⁰ Herculano Ferreira Penna era engenheiro, e foi nomeado presidente da província de Mato Grosso por Carta Imperial de 02/09/1861. Sua posse foi em 08/02/1862 e permaneceu na administração até 12/05/1863. SILVA, P. P. C., *Governantes de Mato Grosso*.

despovoações. Ressalta que foi por aquela via de comunicação que durante mais de um século, até ser franqueada a navegação do Paraguai, fez de Cuiabá o empório do comércio da Província, donde foi importada quase a totalidade das fazendas secas vindas do Rio de Janeiro e da Bahia. E mais adiante, ele apresenta as condições daquela estrada:

Ainda não há muitos anos encontravam-se dispersos ao longo da estrada sítios de moradores, pobres na verdade, mas que, todavia supriam os viajantes com alguns víveres, e muitos principalmente com o milho preciso para o sustento das tropas de animais de carga. Existiam tais sítios, desde o último Engenho do Distrito desta cidade até o Rio Grande, no Alecrim, nas Lavrinhas, nas vertentes, na Agoabranca, nos Sangradouros, no Cabeça de Boi, no Jatubá, nas Antilhas, nos Barreiros, no Passavinte, no Taquaral, na Ínsua e ainda em outros lugares, desertos hoje todos, com exceção apenas dos dois pequenos destacamentos militares da Estiva e do Sangradouro grande, e de uns moradores no lugar dos Macacos; de sorte que, na atualidade tem os tropeiros e mais viajantes de prover-se, antes de entrar na Província, de todo o necessário para o seu sustento e dos seus animais, durante o trânsito pelo sertão, o que torna a jornada muito mais dispendiosa e demorada.³⁵¹

Os ataques, a falta de pontos de ajuda, assim como demais dificuldades mencionadas acima poderiam comprometer o abastecimento de cidades, vilas, arraiais, fazendas, destacamentos etc. que dependiam, em parte, daquelas pessoas livres empenhadas no transporte de carga e animais. Na sociedade escravocrata, os homens livres e pobres que trabalhavam como camaradas tiveram espaço em atividades que circunscreviam à dinâmica do mercado interno e externo da capitania/província de Mato Grosso.

3.5 – Camaradas: Entradas, bandeiras, fundação de lugares e abertura de estradas.

Desde as primeiras investidas no território mais central da América do Sul, existia a presença de livres pobres, dentre eles destaque homens que trabalhavam como camaradas. A criação de povoados, arraiais e demais núcleos de povoação contaram com a participação daqueles homens livres. Essa participação pode ser observada ainda nas primeiras expedições, como aquela noticiada por Joseph Barbosa de Sá, em que no ano 1722 Miguel de Sutil, natural de Sorocaba, foi fazer roçado que havia principiado nas margens do rio Cuiabá, e, chegado a este lugar, mandou dois índios carijó ir buscar mel, e

³⁵¹ *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo Exm. o conselheiro Herculano Ferreira Penna em 3 de maio de 1862, p. 108-109.*

estes lhes trouxeram ouro. “Naquela noite não dormiram o Sutil e um camarada europeu chamado João Francisco, por alcunha *o Barbado*, considerando-se mimosos da fortuna e livres das pensões da pobreza, passando a noite em conversas por ocupar os sentidos que o sono havia desamparado”. Logo foram para o arraial do Coxipó e divulgaram o novo descoberto, ao que depois se mudaram para aquele sítio, e o “chamaram Lavra do Sutil, onde foram formando arraial e desfrutando a lavra”.³⁵²

A participação de camaradas na fundação de lugares também ocorreu na capitania/província de Mato Grosso durante a primeira metade do século XIX.

Para as investidas, era montado todo aparato para suprir as necessidades dos seus componentes. Alimentação, remédios, animais de condução quando a expedição era via terrestre, ou de canoa quando eram pelas vias fluviais, vestimentas, dentre outros materiais básicos para aqueles homens que passariam dias, semanas ou meses fora de casa. Além desses, existia a preocupação com a defesa da expedição, já que sabiam que algumas terras por onde iriam circular não eram vazias, que nelas habitavam grupos indígenas, moradores há muito mais tempo e que, ameaçados com a presença dos colonizadores, os atacavam. Os exploradores, homens responsáveis por aquele tipo de entrada, persistiam em afirmar que era necessário povoar o “sertão” e que o mesmo não possuía habitante, tentando perpassar pelos seus discursos a ideia de que o território era um espaço vazio. A ideia era renegar a presença indígena. Mas, ao mesmo tempo em que proferiam esses discursos, preocupavam-se em armar-se para se defenderem daqueles seres humanos que eram os moradores mais antigos. Num discurso contraditório, em que num momento o sertão era deserto e noutra era preciso se defender dos indígenas que os habitavam, é possível apreender a ideia de posse naquelas investidas.

Abro um parêntese para falar sobre a ideia de *sertão* presente nos discursos oitocentistas. Para Gilmar Arruda, o processo de urbanização que ocorria, principalmente no Rio de Janeiro, no século XIX, contribuiu para que as partes do território brasileiro que ainda conservavam características muito próximas à natureza fossem nomeadas de sertões pelo discurso dos dirigentes e das elites.³⁵³ Lylia Galetti, que também estudou discursos públicos, argumenta que sertão, no século XIX e início do XX, serviria para designar o interior do território brasileiro, assim denominados porque era pouco conhecido ou pouco povoado. Além disso, a palavra servia para se referir aos territórios ocupados por

³⁵² SÁ, J. B., *Relação das povoações do Cuyabá e Mato Grosso de seus princípios até os presentes tempos*, p. 11.

³⁵³ ARRUDA, G., *Cidades e sertões*.

populações indígenas que, ainda naquele momento, resistiam ao processo de colonização.³⁵⁴ Sendo assim, *sertão* serviria para se referir às mais distintas regiões do Brasil que fugiam das características urbanas do Sudeste, e às vezes era utilizado como sinônimo de local sem “civilização”, ou seja, longe das características urbanas.

Os discursos proferidos no Sudeste brasileiro se referiam, por vezes, ao Mato Grosso como *sertão*. Porém, para as pessoas que viviam nos ambientes urbanos e rurais na região mais central da América do Sul, *sertão* se referia ao espaço ainda não ocupado ou pouco habitado, e sob domínio de grupos indígenas.

As investidas pelo território eram permeadas de vários tipos de obstáculos, desde as intempéries naturais até aquelas provocadas por insetos, moléstias, fome, e como já mencionado, pelos ataques indígenas.

Para reprimir ataques que os nativos empreendiam a destacamentos militares, fazendas, sítios e povoações, eram organizadas as bandeiras punitivas, e elas também poderiam contar com a participação de camaradas que eram contratados para tais investidas, como também eram disponibilizados pelos seus patrões, por exemplo, proprietários rurais que enviavam seus camaradas para reprimir aqueles ataques que inclusive poderiam ameaçar o viver na propriedade rural. Essa situação ocorria tanto nos núcleos próximos a Cuiabá, Mato Grosso, Diamantino, Vila Maria, Poconé etc. como também naqueles no sul da capitania/província, como Albuquerque, Miranda, Coimbra, Camapuã, Santana do Paranaíba etc. Nessas localidades, durante a temporalidade que abarca esta pesquisa, foram verificados ataques indígenas e a formação de bandeiras para sua repressão.³⁵⁵

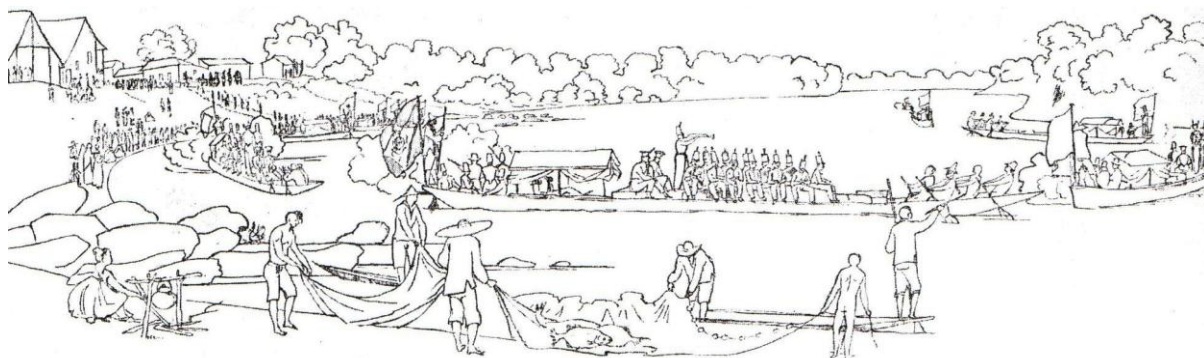


Figura 8 – Expedição no Porto de Cuiabá contra os índios Guaicuru (Hercules Florence). Fonte: FLORENCE, H., *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, p. 181.

³⁵⁴ GALETTI, L. S. G., *Nos confins da civilização*.

³⁵⁵ *Discurso recitado pelo Exm. Presidente da província de Matto-Grosso, José Antônio Pimenta Bueno, na Abertura da Primeira Sessão da Segunda Legislatura da Assembléia Provincial, em o dia 1º de março de 1838*, p. 11.

A morte causada pelas bandeiras de repressão aos indígenas contribuiu consideravelmente para a extinção e diminuição de vários grupos que habitaram o território de Mato Grosso. A resistência indígena está relacionada à ideia de não aceitar o estabelecimento que estava sendo empreendido pelos colonizadores. Quando não mortos, os nativos que sobreviviam eram entregues entre “pessoa de probidade para criá-los e educá-lo”,³⁵⁶ ou seja, completar/consumar o processo de ocupação, o que ao mesmo tempo ocorreu a destruição cultural de vários grupos étnicos.

Essa situação foi verificada em várias partes da capitania/província de Mato Grosso nos oitocentos. Para se ter uma noção, ao mesmo tempo em que os moradores próximos ao rio Jaurú foram atacados, aqueles que moravam nas regiões da povoação de Lavrinhas, foram “insultados e roubados” pelos índios Pareci, a quem o Governo tomou a mesma medida para repreendê-los.³⁵⁷ E um ano depois os índios Cabixi e Pareci, que habitavam a margem oriental do rio Galera, um dos afluentes do Guaporé, próximo à cidade de Mato Grosso, atacaram os arraiais de São Vicente e Pilar. Momento em que ocorreram abandonos de estabelecimentos rurais, incêndios de engenhos, como por exemplo, o de D. Antônia Tavares. Da mesma forma, os Bororo atacaram a fazenda Caiçara.³⁵⁸ E nas margens do rio Vacaria e do Ivinhema foram assassinados, em novembro de 1848, três moradores do lugar denominado Vacaria, distrito de Miranda, os quais, voltando da comarca de Curitiba em companhia de Joaquim Francisco Lopes,³⁵⁹ encarregado pelo barão de Antonina de explorações nos afluentes do Ivinhema, se adiantaram para chegar mais cedo e se depararam com habitação dos índios Caiuá que, segundo o corpo de delito feito pelo subdelegado de Miranda, constatou que os três

³⁵⁶ *Discurso recitado pelo Exm. Presidente da província de Matto-Grosso, José Antônio Pimenta Bueno, na Abertura da Primeira Sessão da Segunda Legislatura da Assembléia Provincial, em o dia 1º de março de 1838.*

³⁵⁷ *Discurso recitado pelo Exm. Presidente da província de Matto-Grosso, José Antônio Pimenta Bueno, na Abertura da Primeira Sessão da Segunda Legislatura da Assembléia Provincial, em o dia 1º de março de 1838.*

³⁵⁸ *Falla com que o presidente da Província de Matto Grosso fez a abertura da Segunda Sessão Ordinária da Segunda Legislatura da Assembléia Provincial no dia 2 de março de 1839, p. 62-63.*

³⁵⁹ A mencionada expedição compunha-se de nove pessoas e de um intérprete, que havia ido do aldeamento de São João Batista. Segundo Joaquim Francisco Lopes: “acompanhavam-me Francisco Gonçalves Barbosa, Paulo Rodrigues Soares e José Maria de Miranda [que morreram assassinados por três índios durante o percurso], moradores daquela província de Mato Grosso e que na minha antecedente exploração me haviam seguido para esta província [São Paulo] e mais o negociante Antônio Felipe com seus camaradas ou homens de comitiva, o que perfazia ao todo dezenove pessoas embarcadas em quatro canoas”. LOPES, J. F., *Itinerário de Joaquim Francisco Lopes encarregado de explorar a melhor via de comunicação entre a província de São Paulo e a de Mato Grosso pelo Baixo Paraguai*, p. 93.

moradores foram assassinados com lesões na cabeça. Para reprimir tal ação, o Governo Provincial mandou que saísse de Miranda uma bandeira para reprimir os índios Caiuá.³⁶⁰

O objetivo principal nesta parte do trabalho não é discutir as lógicas dos ataques indígenas, nem mesmo as medidas tomadas para combatê-las, mas sim ressaltar que homens livres e pobres que trabalhavam como camaradas fizeram parte dessas investidas. Alguns deles poderiam ser até mesmo indígenas ou descendentes, que, incorporados na sociedade, encontraram no trabalho como camarada meio para garantir e/ou complementar a subsistência de si e/ou de suas famílias quando as possuíam.

A fundação de núcleos de habitação no sul do território da província de Mato Grosso contou, assim como nas áreas de mineração nos setecentos e oitocentos, com a presença e participação de camaradas. As primeiras fazendas de gado instaladas no Planalto Sul, como na região do Pantanal, tinham como empregados camaradas que realizavam atividades relacionadas ao trato do gado, policiamento e demais atividades que poderiam estar vinculadas à propriedade rural.³⁶¹ As propriedades criadas por pecuarista que se estabeleceram na região da Vacaria e de Santana do Paranaíba, tiveram como empregados camaradas.

As primeiras expedições pelo sul de Mato Grosso já poderiam contar com a participação daqueles trabalhadores que viviam por “ajustes de trabalho”. Eles estavam nas explorações realizadas em 1830 e 1831 por Joaquim Francisco Lopes, que assim mencionou uma de suas investidas pelo território.

Aviei-me com o necessário e mudei-me para o sertão. O que muito me custou, por causa das grandes pestes do carrapato, que me foi preciso comprar milho para os bois, e azeite para untá-los, e pentear com pente fino para extinguir a grande imundície e mesmo a peste de urinar sangue as quais aturaram quatro anos e destroçou as criações de Minas Gerais; advirto que saí em abril da Vila Franca do Imperador e cheguei a 20 de junho ao Monte Alto, na fazenda do Sr. capitão José Garcia Leal. No dia 24 embarquemos no fundo da roça do dito no mencionado rio Grande de Minas, eu e o dito Garcia, com camaradas: Alexandre, Inácio, Antônio e Barbosa, com nove trelas de cães veadeiros e três canoas.³⁶²

O trabalho dos camaradas era realizado juntamente com patrão e escravos, que compartilhavam as dificuldades das primeiras investidas. Fundavam propriedades, criavam

³⁶⁰ *Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso o major doutor Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial em 3 de maio de 1849*, p. 5-6.

³⁶¹ Também existiam escravos e agregados em algumas das propriedades rurais instaladas no Sul de Mato Grosso.

³⁶² LOPES, J. F., *Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba) – 1829 a 1839*, p. 16.

roças, exploravam a região e marcavam as possessões. Para as explorações e conduções utilizavam-se de canoas, batelões, cavalos e carros de boi. Nos primeiros momentos de ocupação, os senhores, escravos, agregados e camaradas foram vítimas de doenças, ataques de insetos, intempéries presentes nas regiões ainda inexploradas pelo não-índio. Além disso, existia a participação nas expedições de membros de alguns grupos indígenas. Eles eram contratados para ajudar a derrubar matas, transportar produtos, levantar casas e demais atividades necessárias para o estabelecimento de um núcleo de povoação.

Sendo assim, a presença de camaradas na região do planalto sul de Mato Grosso se deu desde a instalação das primeiras propriedades na região. Alguns deles participaram das expedições, seja pelas vias fluviais ou terrestres. Outros vieram com famílias vindas de Minas Gerais, Goiás, São Paulo, ou foram contratados no decorrer da instalação das propriedades rurais. Parcela dos camaradas que trabalhavam ali eram indígenas, contratados para expedições, em que usariam seus conhecimentos da região a ser explorada. Assim como existiam grupos que eram contrários à penetração dos colonizadores, outros participaram do processo de formação do espaço controlado pelo “homem branco”, e trabalharam na exploração e, posteriormente, manutenção do mercado regional.

Em diversas partes do território mato-grossense ocorreu a presença de camarada, seja para defesa, exploração ou realização de atividades específicas e/ou diversas.

Na região pantaneira sua participação não era escassa. Nos povoados e propriedades rurais, foi verificada a presença de camaradas. Joaquim Francisco Lopes, em viagem fluvial para Cuiabá, em 1837, mencionou que havia ajustado com um camarada, em Corumbá, para a realização de serviço temporário de navegação, um crioulo de nome Cipriano e seu filho, com os quais seguiram para a capital da província. Viajando já acima do Morro do Amolar, próximo ao Cuiabá-Mirim, ajustou dois camaradas, sendo um deles de nome Antônio Francisco e outro contratado para ser “guia dos campos”.³⁶³

Nesse sentido, foi constatada, perante as fontes utilizadas neste trabalho, a existência de homens que viviam como camaradas nas distintas regiões da capitania/província de Mato Grosso durante a primeira metade do século XIX. Além das entradas, bandeiras de repressão aos ataques indígenas e na fundação de lugares, eles

³⁶³ LOPES, J. F., *Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba) – 1829 a 1839*, p. 44 e p. 46.

trabalhavam também na abertura, reconhecimento e manutenção de estradas, picadas e demais vias de comunicação.

O Governo provincial ou particulares contratavam os serviços de camaradas na abertura, manutenção e reconhecimento de estradas. A necessidade de braços para aquele tipo de obra pública ou particular fazia com que homens livres e pobres encontrassem naqueles serviços oportunidades de emprego.

A preocupação dos dirigentes locais em melhorar as vias de comunicação de acesso a Mato Grosso foi verificada nos Relatórios de Presidentes de Província. As Vias de comunicação nem sempre encontravam-se em bons estados de conservação. Mas, em alguns momentos, foi verificada a iniciativa de executar a manutenção e abertura de algumas estradas. Para isso, dentre os elementos essenciais estava a mão-de-obra, e é nesse contexto que se insere os camaradas.

Em carta expedida pelo presidente da província de Mato Grosso, José Antônio Pimenta Bueno a Joaquim Francisco Lopes, datada de 22 de março de 1837, em que passou as recomendações necessárias para realizar a expedição que reconheceria o sertão de Santana do Paranaíba, abrir caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão, dentre outras recomendações, a primeira era a seguinte:

1º. Logo que chegue à fazenda do delegado deste Governo José Garcia Leal, apresentar-se-á ao mesmo, a quem comunicará a diligência de que está incumbido, e de quem requisitará os necessários camaradas, mantimentos, e todos os mais auxílios precisos, apresentando-lhe esta ordem.³⁶⁴

Os patrões que contratassem camaradas para esse serviço, além dos salários acordados, forneceriam alimentação, vestuário e ferramentas de trabalho. Os camaradas que trabalharam na expedição Joaquim Francisco Lopes receberam panos de algodão e de baeta, calças e camisas.³⁶⁵ A alimentação era à base de farinha, canjica, feijão, sal, rapadura e arroz. Nas investidas levavam sabão, fios de algodão, couro de boi, cangalhas, pólvora, cavalos, facão, foices, fumo etc. Foram contratados camaradas “para o trabalho da picada”, dentre eles, um por nome de Geraldo da Silva e outro Manuel Ribeiro.

Camaradas que trabalhavam na abertura de estradas enfrentavam todos os tipos de intempéries naturais, inclusive ataques de animais como de onça, por exemplo, daí a

³⁶⁴ LOPES, J. F., *Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba)* – 1829 a 1839, p. 11.

³⁶⁵ LOPES, J. F., *Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba)* – 1829 a 1839, p. 51.

necessidade de armas de fogo e pólvora. O serviço era feito a pé ou com uso de animais (em forma de marcha). No decorrer da abertura de estradas, pescavam, caçavam e inclusive paravam para lavar roupas, daí a necessidade de levar sabão. Abrir vias de comunicação era uma atividade lenta, que demorava certo tempo para a finalização. A alimentação era complementada com o que era encontrado nas matas, e, quando os víveres acabavam, deveriam se empenhar ainda mais na caça, pesca e coleta.

As melhorias e construção de estradas também contavam com a mão de obra de camaradas. Assim ocorreu em 1845 com a construção de uma ponte no rio Coxipó-Mirim, na estrada que seguia de Cuiabá ao distrito de Serra Acima, via de comunicação esta importante para a capital da província, já que por ela é que se transportava boa parte dos víveres que abastecia Cuiabá.³⁶⁶

O motivo em utilizar a mão de obra de homens que viviam por ajuste de trabalho nas entradas, bandeiras, fundação de lugares, abertura de estradas e demais tipos de expedições, pode ser relacionado à ideia de que tais atividades se utilizavam do trabalho cativo, poderia ser um atrativo para a fuga e a liberdade, além de colocar em risco a propriedade escrava em acidentes durante as tarefas. Contratar trabalhadores livres seria mais vantajoso, tendo em vista que os mesmos teriam que realizar certa atividade para receber o pagamento total ou parcial firmado no momento do acordo.

Dentre outros serviços em que eram encontrados homens livres que tinham por ocupação a de camarada, estava a extração de sal, a mineração e serviços para pessoas que viviam de suas agências.

Durante a primeira metade do século XIX, o sal era vendido num valor elevado no território de Mato Grosso. Importado de outras regiões do Brasil, nem sempre ele estava acessível para toda a população. Desde o século XVIII já existiam iniciativas por parte de particulares ou do governo da Capitania/Província para descobrir salinas, de modo a suprir a falta daquele produto que recebia um valor avultado pela sua escassez e pelo oneroso frete e impostos a que estava sujeito. Joaquim Francisco Lopes presenciou, em 1835, o trabalho de camaradas na extração do sal nas proximidades do rio Coxim.³⁶⁷

Os camaradas, homens “que viviam de ajuste”, estavam inseridos no processo produtivo da região mais central da América do Sul e davam suporte fundamental para o desenvolvimento do mercado interno.

³⁶⁶ *Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província de Matto-Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1845, p. 25.*

³⁶⁷ LOPES, J. F., *Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba) – 1829 a 1839, p. 35.*

Eram sim, marginalizados e desclassificados sob a visão das elites, que interpretavam o modo de viver dos livres pobres como vadiagem, indivíduos ociosos, que obstaculizavam o desenvolvimento da região. Mas, deixando de lado a visão da elite, percebi que as pessoas que faziam parte daquela camada participavam da sociedade, da economia e da cultura de Mato Grosso na primeira metade do século XIX.

A ordem escravocrata reservava algumas atividades a camaradas e demais livres pobres, mas cabia a alguns deles decidirem em qual atividade se empenhariam. Muitos estavam livres para desenvolver determinadas atividades. Fatores como habilidade em ofícios eram elementos que guiavam indivíduos a alguns tipos de trabalhos, da mesma forma que garantiam valor maior de salário em relação aos iniciantes que não tinham muita familiaridade com o serviço a ser desenvolvido.

Neste capítulo procurei analisar a participação de camaradas no processo produtivo de Mato Grosso, e algumas atividades ligadas a ambientes rurais que também eram desenvolvidas por eles.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quem se propõe a estudar o Mato Grosso do século XIX, se depara com informações na documentação sobre a geografia, a fauna, a flora e demais recursos naturais da região. Região esta que, num primeiro momento, fazia limite com as possessões espanholas na América, e depois passou a fazer fronteiras com as Repúblicas boliviana e paraguaia.

O território de Mato Grosso naquele momento era habitado, grosso modo, por grupos indígenas, por pessoas abastadas, escravos (as) e pessoas livres e pobres. Essa população estava estabelecida e/ou trabalhava em aldeias, ambientes urbanos, rurais e militares. A heterogeneidade dos habitantes estava não somente entre as camadas sociais, mas também, no interior delas. Verificada a complexidade desta última camada social, foi iniciada a coleta de pista, sinais e indícios sobre pessoas que tinham por ocupação a de camarada.

Viver como camarada era a ocupação de homens livres ou libertos pobres. Eles firmavam acordos de trabalho com uma pessoa (patrão/patroa), e desse acordo conseguiam o necessário ou o complemento para garantir sua sobrevivência, e/ou de suas famílias quando as possuíam.

Se pensarmos nas características físicas dos camaradas, é possível afirmar que eles, assim como as demais pessoas que faziam parte da camada livre e pobre, possuíam as mais diferentes tonalidades de cor de pele. A tez mais clara servia para citá-los como brancos, uma derme não tão escura para mencionar denominações mestiças, ou a cútis mais escura para se referir aos afrodescendentes ou libertos, que por vezes apareceram na documentação como preto, crioulo, ou como proveniente de algum grupo étnico ou região do continente africano.

Os camaradas eram homens que poderiam permanecer/viver numa localidade por muito tempo, desde o nascimento até a morte, como também existiam aqueles que percorriam locais internos e/ou externos ao território mato-grossense. Nesse viver situado e/ou em movimentação, permaneciam solteiros ou contraíam casamento e formavam famílias compostas por esposa e filhos (as).

Para alguns, a ideia de liberdade poderia estar ligada a não dependência de outrem. Trabalhar por acordos temporários facilitaria a manutenção da sua situação de

livre. Porém, outros poderiam permanecer na propriedade de um patrão por tempo maior que uma simples realização de atividade temporária. Dos casos trabalhistas nasceram diferentes tipos de relações entre empregados e patrões, por vezes amistosas, de conciliação e/ou de conflitos.

Como trabalhadores que viviam de acordos de trabalho, eles foram utilizados para diferentes tipos de atividades desenvolvidas no território de Mato Grosso, como, por exemplo, no trato do gado; na condução de carga e/ou pessoas; em atividades extrativas; nas explorações pelo interior da região; em atividades agrícolas; na navegação fluvial etc. Sujeitos que encontraram na prestação de serviços, para desenvolver trabalhos específicos ou diversos, oportunidades para garantir alguns meios vitais para sobreviver numa sociedade escravista.

Dependendo da atividade a ser desenvolvida, o cotidiano de trabalho de camaradas era repleto de desafios, perigos naturais, e cenas de um viver característico. Viver este que se perdeu, assim como as atividades de trabalho que não são mais, ou são pouco praticadas num Brasil que atualmente possui a presença de maquinários no campo e de “modernos” sistemas de transporte e comunicação.

Com a extinção de algumas modalidades de trabalho, foram perdidas também denominações e significados que serviram para nomear seus trabalhadores. Se nos perguntarmos o que ficou na memória da maioria da população brasileira, em especial daquelas residentes nos atuais Estados de Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul, sobre o que era ser camarada no século XIX, poderíamos obter diferentes respostas com explicações relacionadas aos significados de amizade, coleguismo e companheirismo.

Na memória da maioria da população brasileira, se perdeu que com essa mesma palavra muitos trabalhadores eram identificados e auto-identificados. Homens que não permaneceram na memória como os “heróis” nacionais, mas que contribuíram nos séculos XVIII, XIX e até parte do século XX para a economia, a dinâmica social e cultural do Brasil.

No decorrer desta pesquisa, o leitor pôde perceber que na região e período estudado, a palavra camarada era usada não somente para tratamento militar, e como sinal de amizade e companheirismo, mas também para denominar homens que viviam de acordos de trabalho para desenvolver os mais variados tipos de atividades. Porém, foi possível distinguir nas fontes, quando tal palavra foi empregada com sentido de companheirismo, ou para se referir a trabalhadores livres.

Em muitas fontes, os camaradas não possuíam características físicas, nomes, comportamentos etc., ou seja, elementos de identificação pessoal daqueles sujeitos. Apareciam apenas citados como camarada (as), seja em situações do cotidiano ou na realização de alguma atividade de trabalho. Em alguns momentos, a quantidade de informação sobre escravos e membros das elites superou a da população livre e pobre. Isso demonstra não somente o reduzido número de dados sobre aquela camada social na documentação consultada, como também, que o presente estudo só foi possível a partir de fragmentos sobre a vida de parcela da população oitocentista.

Algumas tipologias de atividades desenvolvidas por camaradas, principalmente aquelas voltadas para fazendas de gado, são atualmente desenvolvidas na região por peões. As tropas de mulas e a navegação fluvial foram substituídas gradativamente por outros meios de comunicação como, por exemplo, navegação a vapor, estrada de ferro, rodoviárias, aviação etc. Gradualmente, com a extinção daquelas atividades, a palavra camarada foi deixando de ser utilizada para se referir a uma categoria de trabalhadores.

Num viver característico, permeado por uma lógica de vida que nada tinha a ver com aquela pensada e/ou vivenciada pelas elites, os livres pobres estiveram presentes na sociedade do Mato Grosso na primeira metade do século XIX.

Esta pesquisa não tem pretensão de esgotar o assunto camarada, muito menos esboçar todos os tipos de arranjos construídos por aqueles homens, já que as situações vivenciadas por eles eram múltiplas e dinâmicas. Mas, os resultados aqui apresentados tiveram por intuito contribuir para a discussão sobre a presença e participação de livres e pobres na sociedade brasileira no período escravista.

O estudo sobre os camaradas evidenciou a diversidade de relações tecidas por aqueles homens, bem como a importância que eles tiveram para a dinâmica interna da região mais central da América do Sul. Ser camarada nem sempre poderia ser amigo, companheiro, colega. Mas, enquanto trabalhador livre poderia ser o Pedro, o João, o Francisco, o Joaquim, o José, o Manoel etc., ou seja, pessoas diferentes, complexas, com distintos anseios, angústias, sentimentos, modos de viver e sentir. Enfim, seres idiossincráticos.

FONTES

Fontes Manuscritas (citadas)

Mapas de população

Mapa de População da freguesia de Nossa Senhora de Brotas, 1838. Lata 1838. APMT.

Mapa de População do Distrito de Serra Acima, tirada pelo Capitão da 3ª Companhia das Ordenanças Apolinário de Oliveira Gago, 1809. BR MTAPMT.SG. MAP. 4440 CAIXA Nº 075 | Referência Anterior: S/Nº Fundo: Governadoria Lata: 1809.

Mapa dos Habitantes que existem na Capitania de Matto Grosso em o anno de 1800. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processos crimes e cíveis

Processo 103, caixa 04, 1822. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 104, caixa 04, 1823. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 124, caixa 05, 1832. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 133, caixa 05, 1835. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 135, Caixa 05, 1836. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 138, caixa 05, 1837. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 145, Caixa 05, 1838. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 150, caixa 05, 1840. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 167, caixa 06, 1844. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 172, caixa 06, 1845. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público de Mato Grosso (APMT).

Processo 175, caixa 06, 1845. Fundo Tribunal da relação. Arquivo Público de Mato Grosso (APMT).

Processo 179, caixa 06, 1847. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Processo 189, caixa 06, 1849. Fundo Tribunal da Relação. Arquivo Público de Mato Grosso (APMT).

Processo 194, caixa 06, 1850. Fundo Tribunal de Relações. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Inventários

Inventário Post-mortem de Anna Fernandes, nº. 81, caixa 06, 1842. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

MATO GROSSO. *Índice dos processos de inventários e heranças (1772-1925)*. Cuiabá: Arquivo Público do Estado de Mato Grosso (APMT).

Relatórios de presidentes de província

Relatório apresentado pelo presidente de província Estevão Ribeiro de Resende, na abertura da segunda sessão ordinária da segunda legislatura da Assembléia Provincial, em 2 de março de 1839. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Fontes Impressas (citadas)

Relatos de Viajantes, Cronistas, Ofícios.

ALINCOURT, Luís D'. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. USP, 1975.

ALINCOURT, Luiz D'. Offício do Engenheiro Luiz D'Alincourt em 10 de novembro de 1824 – Contendo notícias Interessantes sobre a parte meridional da província de Matto-Grosso. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Tomo XX. 3º Trimestre de 1857. Rio de Janeiro, 1857, p. 333.

ALINCOURT, Luiz D'. Resumo das explorações feitas pelo engenheiro Luiz D'Alincourt, desde o registro de Camapuã até a cidade de Cuyabá, 1824. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Tomo XX. 3º Trimestre de 1857. Rio de Janeiro, 1857, p. 334-345.

ALINCOURT, Luiz D'. Resultado dos trabalhos de indagações statisticas da província de Mato-Grosso por Luiz D'Alincourt, sargento-môr engenheiro, encarregado da comissão statistica topográfica acerca da mesma província, Cuyabá 1828: Secção Primeira – Statistica Geographica e Natural. In: *Annaes da Bibliotheca Nacional*. Rio de Janeiro: 1877-1878. Vol. III, p. 68-161 e p. 225-278.

ALINCOURT, Luiz D'. Resultado dos trabalhos de indagações statisticas da província de Mato-Grosso por Luiz D' Alincourt, sargento-môr engenheiro, encarregado da comissão statistica topográfica acerca da mesma província, Cuyabá 1828: Secção Segunda – Statistica Política e Civil. In: *Annaes da Bibliotheca Nacional*. Rio de Janeiro: 1880-1881. Vol. VIII, p. 39-142.

ALINCOURT, Luiz D'. *Trabalhos e indagações que fazem o objeto da estatística da província de Mato Grosso, feitos no ano de 1826 para 1827*. In: COSTA, Maria de Fátima G. (Org.). *Percorrendo Manuscritos entre Langsdorff e D'Alincourt*. Cuiabá: Editora Universitária, 1993, p.50-97.

BOSSI, Bartolomé. *Viagem pitoresca pelos rios Paraná, Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e o Arinos, tributário do grande Amazonas: com a descrição da província de Mato Grosso em seu aspecto físico, geográfico, mineralógico e seus produtos naturais*. Tradução de Maria do Rosário de Fátima Gomes Godinho. Brasília: Ed. Senado Federal, 2008.

CASTELNAU, Francis. *Expedições às regiões centrais da América do Sul*. Tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto. Belo Horizonte; Rio de Janeiro: Itatiaia, 2000.

CASTRO, Miguel João de; FRANÇA, Antonio Thomé de. Abertura de comunicação commercial entre o Districto de Cuyabá e a cidade do Pará, por meio da navegação dos rios Arinos e Tapajós, empreendida em setembro de 1812 e realizada em 1813 pelo regresso das pessoas que nessa diligência mandou o governador e capitão-general da capitania de Mato-Grosso. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXXI. Parte Primeira. Rio de Janeiro: B. L. Garnier Livreiro-Editor, 1868. p. 107-160.

COUTINHO, Francisco de Sousa. Informação sobre o modo porque se effectua a navegação do Pará para Mato Grosso, e o que se pode estabelecer para maior vantagem do commércio e do Estado. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXVIII. Parte Primeira. Rio de Janeiro: B. L. Garnier Livreiro-editor, 1865. p. 38- 69.

Discurso sobre a urgente necessidade de uma povoação na cachoeira do Salto do rio Madeira, para facilitar o utilíssimo e indispensável commercio, que pela carreira do Pará se deve fomentar para Matto-Grosso, de que resultará a prosperidade de ambas as capitanias. In: *Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. Tomo XX. 2º Trimestre de 1857. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Lemmert, 1857, p. 260-270.

ELLIOTT, João Henrique. Itinerário de uma viagem exploradora pelos rios Iguatemi, Amambaí, e parte do Ivinhema, com os terrenos adjacentes começado no dia 3 de agosto de 1857, por Joaquim Francisco Lopes e João Henrique Elliott. In: *As derrotas de Joaquim Francisco Lopes*. Séries Relatos Históricos, vol. II. Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2007. p. 115-152. Disponível em: <http://www.ihgms.com.br/>. Acesso: 09/11/2009.

ENDLICH, Rodolpho. A criação de gado vaccum no interior da América do Sul: in: Boletim de Agricultura. São Paulo, 1902/1903, p. 271-272. Apud. LUCÍDIO, João Antônio Botelho. *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois: a ocupação do Planalto Sul Mato Grosso, 1830-1870*. 1993. 308 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFF, Niterói, 1993.

FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. Tradução de Visconde de Taunay. 2. ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1948.

Itinerario das viagens exploradoras empreendidas pelo Sr. Barão de Antonina para descobrir uma via de comunicação entre o porto da vila de Antonina e o Baixo Paraguai na província de Mato Grosso: feitas nos anos de 1844 a 1847 pelo sertanista o Sr. Joaquim Francisco Lopes, e descriptas pelo Sr. João Henrique Elliott. In: *Revista Trimensal de História e Geographia do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. Segunda série. Tomo terceiro. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Lemmert, 1848. p. 153-177.

LANGSDORFF, Georg Heinrich von. *Os Diários de Langsdorff*. Organizado por Danuzio Gil Bernardino da Silva. V. III. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997.

LEVERGER, Augusto. Carta e roteiro da navegação do rio Cuyabá, desde o salto até o rio S. Lourenço e deste último até a sua confluência com o Paraguay. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico e Ethnographico do Brasil*. Vol. 25. Rio de Janeiro, 1862. p. 331- 345.

LEVERGER, Augusto. Derrota de navegação interior: da Vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá capital da província de Mato Grosso – 1830. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Vol. 247. Rio de Janeiro, Abr/Jun. 1960. p. 356-391.

LEVERGER, Augusto. Roteiro da navegação do rio Paraguay desde a foz do S. Lourenço até o Paraná (1846). In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico e Ethnographico do Brasil*. Vol. 25. Rio de Janeiro, 1862. p. 211- 284.

LOPES, Joaquim Francisco de. 1829 a 1839 – Para reconhecer o sertão de Santana do Paranaíba, abrir um caminho daquela povoação até Miranda e introduzir melhoramentos no Picadão (do Tabuado até Piracicaba). In: *As derrotas de Joaquim Francisco Lopes*. Séries Relatos Históricos, Vol. II. Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2007. p. 09-61 Disponível em: <http://www.ihgms.com.br/> . Acesso: 09/11/2009.

LOPES, Joaquim Francisco de. Itinerário de Joaquim Francisco Lopes encarregado de explorar a melhor via de comunicação entre a província de São Paulo e a de Mato Grosso pelo Baixo Paraguai. In: *As derrotas de Joaquim Francisco Lopes*. Séries Relatos Históricos, Vol. II. Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2007. p. 91-114. Disponível em: <http://www.ihgms.com.br/>. Acesso: 09/11/2009.

MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*. São Paulo: Typographia de Henrique Shoroeder, 1869.

MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Notícia sobre a província de Matto Grosso*. São Paulo: Typographia de Henrique Schoroeder, 1869.

PACCA, Manoel Joaquim Pinto. Mato Grosso por Coritiba e Tibagy: Itinerário da viagem que fiz ao Baixo Paraguay, por ordem de S. Ex. o Sr. Márquez de Caxia, Ministro e Secretário D'Estado dos Negócios da Guerra, acompanhado das observações que lhe são concernentes. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico e Ethonographico do Brasil*. Tomo XXVIII. Parte Primeira. Rio de Janeiro: B, L. Garnier Livreiro-editor, 1865. p. 32- 37.

PITANGA, Epifanio Candido de Sousa. Diário da viagem do Porto do Jatahi à villa de Miranda: compreendendo os rio Tibagi, Paranapanema, Paraná, Samambaia, Ivinheima e Brilhante, o Varadouro do Neoac, e os rios Neoac e Miranda. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico, e Ethnographico do Brazil*. Tomo XXVII. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 2º Trimestre de 1864. p. 149-192.

REIS, José de Miranda da Silva; EÇA, Joaquim da Gama Lobo d'. Itinerário da viagem terrestre da cidade de Santos, na província de S. Paulo, à Cuyabá, capital da província de Mato Grosso (1857). In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico Geográfico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXVI. Rio de Janeiro: Typ. de D. Luiz dos Santos, 1863. p. 317- 360.

SÁ, Joseph Barbosa de. Relação das povoaçoens do Cuyabá e Mato Grosso de seos princípios thé os presentes tempos. In: *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*. Vol. XXIII. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, p. 05-58.

SOUZA, Candido Xavier de Oliveira. Descrição diária dos progressos da Expedição destinada à capitania de São Paulo para fronteiras do Paraguai, em 9 de outubro de 1800. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Vol. 202. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, Jan.-Mar. 1949. p. 1- 132.

VIEGAS, Luiz Soares. Itinerário da viagem da Corte à Vila de Miranda, província de Mato-Grosso, feito em cumprimento de ordem do Exm. Ministro e Secretário D'Estado dos Negócios da Guerra Brigadeiro Jerônimo Francisco Coelho (1858-1859). In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico Geográfico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXVI. Rio de Janeiro: Typ. de D. Luiz dos Santos, 1863. p. 455- 535.

WAEHNELDT, Rodolfo. Exploração da província de Mato Grosso. In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico, e Ethnographico do Brazil*. Tomo XXVII. Rio de Janeiro: Typographia de Domingos Luiz dos Santos, 2º Trimestre de 1864. p. 193-229.

Relatórios, Falas e Discursos de Presidentes de Província

Discurso recitado pelo presidente da província de Mato Grosso, José Antonio Pimenta Bueno na abertura da sessão extraordinária na Assembléia Legislativa Provincial, em 30 de novembro de 1836. Cuiabá: Tipografia Provincial, 1845. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Discurso recitado pelo Exm. Presidente da província de Matto Grosso, José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da terceira sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em o dia 1º de março de 1837. Cuiabá: Typographia Provincial, 1845. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província de Matto-Grosso, José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da primeira sessão da segunda legislatura da Assembléia Provincial, em o dia 1º de março de 1838. Cuiabá: Typ. Provincial de Cuiabá, 1845. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Discurso que recitou o presidente Estevão Ribeiro de Resende, presidente da província de Mato Grosso, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 1º de março de 1840. Cuiabá: Tipografia Provincial, 1840. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Fala dirigida à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso na abertura da sessão ordinária no dia 1º de março de 1844 pelo presidente da província, o coronel Zefirino Pimentel Moreira Freire. Cuiabá: Tip. Provincial, 1844. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província de Matto-Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1845. Cuiabá: Typographia Provincial, 1845. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província de Mato Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de junho de 1846. Cuiabá: Typographia Provincial, 1846. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso o major doutor Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1849. Rio de Janeiro: Typo. Imp. E Const. de J. Villeuve e Comp., 1850. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Falla dirigida à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso, na abertura da sessão ordinária em 3 de maio de 1850, pelo Exm. Sr. presidente da província Coronel João José da Costa Pimentel. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1850. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Relatório do presidente da província de Mato Grosso o capitão de fragata Augusto Leverger na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1852. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Relatório do Presidente de Mato Grosso, Capitão de Mar e Guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1854.

Cuiabá: Tipografia do Echo Cuiabano, 1854. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Relatório do presidente da província de Mato Grosso, o chefe de divisão Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial em 4 de dezembro de 1856. Cuiabá: Tipografia do Echo Cuiabano, 1856. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo Exm. o conselheiro Herculano Ferreira Penna em 3 de maio de 1862. Cuiabá: Typographia do Matto-Grosso, 1864. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Relatório do presidente da província de Mato Grosso o Exmo Sr. Conselheiro Herculano Ferreira Penna ao passar a administração da mesma ao Exmo. 1º Vice Presidente chefe d'Esquadra Augusto Leverger. Cuiabá, Typographia de Souza Neves e Companhia, em 14 de maio de 1863. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/mato.htm>. Acesso: 17 ago. 2008.

Dicionários

BLUTEAU, Raphael de. *Vocabulário portuguez e latino – 1712-1728.* Disponível em: <http://www.ieb.usp.br/online/>. Acesso: mar. 2009.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa.* 3. ed. Curitiba: Positivo, 2004.

Novo Diccionario da Lingua Portugueza. Lisboa: Typografia Rollandiana, 1806. Disponível em: http://books.google.com.br/books?id=ubQGAAAQAAJ&printsec=frontcover&dq=diccionario+da+lingua+portugueza&lr=&as_brr=1&ei=Fh4vStq5MZnCyATrt9yLCA#PPT5,M1. Acesso: 01 jun. 2009.

SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da língua portugueza – recompilado dos vocabulários impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por Antonio de Moraes Silva.* Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813. Disponível em: <http://www.ieb.usp.br/online/>. Acesso: 18 jan. 2010.

Leis e Decretos

BRAZIL. Decisão Nº. 67 de 10 de Julho de 1822. Marca o modo por que se deve fazer o Recrutamento. In: *Collecção das Decisões do Governo do Império Brazil de 1822.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887. p. 56-58.

BRAZIL. Decreto Nº. 2827 de 15 de março de 1879. Dispondo o modo como deve ser feito o contrato de locação de serviços. In: *Collecção de Leis do Império do Brazil de 1879*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880. Parte I, Tomo XXVI, p.11-20.

BRAZIL. Lei de 13 de setembro de 1830. Regula o contrato por escrito sobre prestação de serviços feitos por Brasileiro ou estrangeiro dentro ou fora do Império. In: *Collecção das Leis do Império do Brazil de 1830*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. Parte I, p.32-33. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>. Acesso: 03 out. 2009.

BRAZIL. Lei n.108 - de 11 de outubro de 1837. Dando várias providências sobre os contratos de locação de serviços dos colonos. In: *Collecção de Leis do Império do Brazil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861. Parte I, p.76-80.

BRAZIL. Lei Nº. 2556 em 26 de setembro de 1874. Estabelece o modo e as condições do recrutamento para o Exército e Armada. In: *Collecção das Leis do Império do Brazil de 1874*. Tomo XXXVIII. Parte I. Vol. I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875. p. 64-74.

Decreto de Nº 47 de vinte de setembro de 1838. In: *Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1838*. Tomo I. Parte I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1838, p. 35. Disponível em: http://books.google.com.br/books?id=sbRPAAAAMAAJ&pg=PA7&dq=provincia+mato+grosso&as_brr=1&ei=G6BHSpSAHoy0NJr-1YME acesso em: 28 jun. 2009.

Diversas

ANAIS DE VILA BELA: 1734-1789. Organização de Janaína Amado e Leny Caselli Anzai. Cuiabá: Ed. UFMT, 2006. (Coleção documentos preciosos).

ANNAES DO SENNADO DA CAMARADA DO CUYABÁ: 1719-1830. Transcrição e Organização de Yumiko Takamoto Suzuki. Cuiabá: Entrelinhas; Arquivo Público de Mato Grosso, 2007.

Extracto do mappa de população de 1800, doado por Caetano Pinto de Miranda em 1807. In: *Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. Tomo XX. 2º Trimestre de 1857. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Lemmert, 1857, p. 281.

Mapa das Comarcas e Paróquias da diocese de Cuiabá e Mato Grosso. In: *Relatório do presidente da província de Mato Grosso, o major doutor Joaquim José de Oliveiras, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1849*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1850, p. 21.

Mapa dos Municípios da província de Mato Grosso. Anexo no *Relatório do presidente da província de Mato Grosso, o major doutor Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1849*. Rio de Janeiro: Typ. Im. E Const. De J. Villeneuve e Com., 1850, p. 22.

Noticia resumida do tempo da fundação e nomes dos fundadores dos principais lugares da capitania de Matto-Grosso. *In: Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. Tomo XX. 2º Trimestre de 1857. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Lemmert, 1857, p. 276- 281.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEIXO, Lúcia Helena Gaeta. *Mato Grosso: trabalho escravo e trabalho livre (1850-1888)*. 1980. 133 f. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a História: 1870-1929 – ensaio sobre a transição do domínio da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2. sem. 1984.

ANDRADE, Francisco Eduardo de. *Entre a roça e o engenho: roceiros e fazendeiros em Minas Gerais na primeira metade do século XIX*. Viçosa, MG: Ed. UFV, 2008.

ARRUDA, Elmar Figueiredo de. *Formação do mercado interno em Mato Grosso – século XVIII*. 1987. 213 f. Dissertação (Mestrado em História) – PUC, São Paulo, 1987.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru: EDUSC, 2000.

BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Ed. UNESP, 2002.

BASILE, Marcello Otávio N. de C. O Império Brasileiro: panorama político. In: LINHARES, Maria Yedda (Org.). *História Geral do Brasil*. 9. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990. p. 188-301.

BEIGUELMAN, Paula. *Formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos*. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1977.

BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Ed. UNESP, 1992.

BURKE, Peter. *Cultura popular na idade moderna: Europa, 1500-1800*. Tradução de Denise Bottmann. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

_____. *Variedades de história cultural*. Tradução de Alda Porto. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

CAMPOS, Pedro Moacyr. Imagens do Brasil no velho mundo. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II. O Brasil Monárquico: o processo de Emancipação. Vol. 1. 4. ed. São Paulo; Rio de Janeiro: Difel, 1976. p. 40-63.

CANAVARROS, Otávio. *O poder metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: EdUFMT, 2004.

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CASTRILLON, Maria de Lourdes Fanaia. *O Governo Local na Fronteira Oeste do Brasil: a Câmara Municipal de Vila Maria do Paraguai (1859-1889)*. 2006. 150 f. Dissertação (Mestrado em História). UFMT, Cuiabá.

CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Ao sul da história: lavradores pobres na crise do trabalho escravo*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

_____. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista – Brasil século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

CERUTTI, Simona. A construção das categorias sociais. In: BOUTIER, Jean; JULIA, Dominique (Org.). *Passados recompostos: campos e canteiros da história*. Tradução de Marcella Mortara e Anamaria Skinner. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ: Ed. FGV, 1998.

CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre certezas e inquietudes*. Tradução de Patrícia Chittoni Ramos. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

CORREA FILHO, Virgílio. *Pantanaes matogrossense: devassamento e ocupação*. Rio de Janeiro: IHGE/CNG, 1946.

CORREA, Valmir Batista. *História e violência em Mato Grosso: 1817-1840*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000.

COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. 7. ed. São Paulo: Ed. UNESP, 1999.

_____. *Da senzala à colônia*. 4 ed. São Paulo: Ed. UNESP, 1998.

CRIVELENTE, Maria Amélia Alves. Poder e cotidiano na Capitania de Mato Grosso: Uma visita aos senhores de engenho do Lugar de Guimarães (1751-1818). *Revista de Demografia Histórica*, v. 21, n. 2, p. 129-152, 2003. Disponível em: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=857544>. Acesso em: 19 fev. 2009.

DEPRECADADA. Disponível em: <http://noticias.pgr.mpf.gov.br/servicos/glossario>. Acesso em: 20 jan. 2010.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

FERNANDES, Suelme Evangelista. *O Forte Príncipe da Beira e a Fronteira Noroeste da América Portuguesa (1776-1796)*. 2003. 169 f. Dissertação (Mestrado em História). PPGH/UFMT, Cuiabá.

FERREIRA, João Carlos Vicente. *Enciclopédia Ilustrada de Mato Grosso*. Cuiabá: Buriti, 2004.

FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4. ed. São Paulo: UNESP, 1997.

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. *Nos confins da civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre o Mato Grosso*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889) uma província na fronteira do Império*. 2001. 142 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas.

GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: Morfologia e História*. Tradução de Frederico Carotti. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GINZBURG, Carlo. O inquisidor como antropólogo: uma analogia e as suas implicações. In: _____. *A Micro-História e outros ensaios*. Tradução de António Narino. Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 1991.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes: o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela inquisição*. Tradução de Maria Betânia Amoroso. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Araritaguba na rota das monções (1718-1838)*. 2002. 235 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica). UNICAMP, Campinas.

GOUVÊA, Maria de Fátima. *O império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GRAHAM, Richard. Ao mesmo tempo sitiados e sitiados: a luta pela subsistência em Salvador (1822-1823). In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2005. p. 411-445.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

IPECACUANHA. Disponível <http://www.inova.unicamp.br/inventabrasil/ipeca.htm> acesso: 10 mar. 2009.

JESUS, Nauk Maria de. *Na Trama dos Conflitos. A administração na fronteira oeste da América portuguesa (1719-1778)*. 2006. 439 f. Tese (Doutorado em História). ICHF/UFF, Niterói.

_____. *Saúde e doença: práticas de cura no centro da América do Sul (1727-1808)*. 2001. 183 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá.

KOMISSAROV, Boris. *Expedição Langsdorff ao Brasil, 1821-1829*. Iconografia do Arquivo da Academia de Ciências da União Soviética. Rio de Janeiro: Edições Alumbramento / Livroarte Editora, 1988 (vol. 2: *Aquarelas e desenhos de Adrien Taunay*).

KOWARICK, Lúcio. *Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

KRAAY, Hendrik. Repensando o recrutamento militar no Brasil Imperial. *Diálogos*, Maringá, v. 3, n. 3, 1999. Disponível em: http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol03_atg3.htm#_ednref53. Acesso: 22 jan. 2010.

_____. A visão estrangeira: a Independência do Brasil (1780-1850) na historiografia europeia e norte-americana. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2005. p. 119-177.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. *Estudos Econômicos*, São Paulo. v. 37, n. 2, p. 353-372, abr./jun. 2007. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-41612007000200005&script=sci_arttext. Acesso: 21 ago. 2009.

LE GOFF, Jacques. *A História Nova*. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (Org.). *História: Novos Problemas*. Tradução de Theo Santiago. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora S. A., 1976.

LEITE, Eudes Fernando. *Marchas na história: comitivas e peões-boiadeiros no Pantanal*. Brasília: Ministério da Integração Nacional; Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

LISBOA, Karen Macknow. Olhares estrangeiros sobre o Brasil do século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000)*. 2. ed. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000. p. 265-297.

LUCÍDIO, João Antônio Botelho. *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois: a ocupação do Planalto Sul Mato Grosso, 1830-1870*. 1993. 308 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFF, Niterói, 1993.

MACHADO FILHO, Oswaldo. *Ilegalismos e jogos de poder: um crime célebre em Cuiabá (1872) e suas verdades jurídicas (1840-1880)*. 2003. 442 f. Tese (Doutorado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UNICAMP, Campinas.

MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. 6. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos: os pequenos agricultores em Campinas*: CMU/Unicamp, 1996.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 2004.

MENESES, José N. C. A terra de quem lavra e semeia: alimento e cotidiano em Minas Colonial. In: RESENDE, Maria E. L. de; VILLALTA, Luiz C. (Org.). *História de Minas Gerais. As Minas Setecentistas*. Vol. 1. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007. p. 337-358.

MENESES, José N. C. Homens que não mineram: oficiais mecânicos nas Minas Gerais Setecentistas. In: RESENDE, Maria E. L. de. VILLALTA, Luiz C. (Org.). *História de Minas Gerais. As Minas Setecentistas*. Vol. 1. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007. p. 377-399.

MESQUITA, José Barnabé de. Grandeza e decadência da Serra-Acima. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, Cuiabá, ano 12 e 14. n. 27 a 28, 1931-1932. Disponível em: <http://www.jmesquita.brtdata.com.br/bvjmesquita.htm>. Acesso em: 15 maio de 2009.

_____. *A Chapada Cuiabana: seu passado, seu presente, as possibilidades do seu futuro*- Ensaio para o IX Congresso Brasileiro de Geografia. Cuiabá, 1940. Disponível em: <http://www.jmesquita.brtdata.com.br/bvjmesquita.htm>. Acesso em: 15 maio de 2009.

_____. *Genealogia Matogrossense*. Cuiabá: Academia Matogrossense de Letras e Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, 1992.

MIRANDA, Lílian Lisboa. Embates sociais cotidianos na São Paulo setecentista: o papel da câmara municipal e dos homens livres pobres. In: *Revista de História – FFLCH/USP*, São Paulo, n. 147, p. 53-69, 2º sem. de 2002.

MOLLAT, Michel. *Os pobres na idade média*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

MOURA, Denise Aparecida Soares de. *Saindo das sombras: homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: Área de Publicações CMU/Unicamp, 1998.

OBERACKER, Carlos. Viajantes, naturalistas e artistas estrangeiros. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II. O Brasil Monárquico: o processo de Emancipação. vol. 1. 4. ed. São Paulo – Rio de Janeiro: Difel, 1976. p. 119-131.

OLIVEIRA, Tiago Kramer de. *Ruralidade na terra da conquista: ambientes rurais luso-americanos no centro da América do Sul (1716-1750)*. 2008. 196 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá.

PAIVA, Eduardo França. Depois do cativo: a vida dos libertos nas Minas Gerais do século XVIII. In: RESENDE, Maria E. L. de; VILLALTA, Luiz Carlos (Org.). *História de Minas Gerais. As minas setecentistas*. Vol. 1. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007. p. 505-521.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & História Cultural*. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. 13 ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.

PRIORE, Mary Del; VENÂNCIO, Renato. *Uma história da vida rural no Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2006.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Vias de comunicação e articulações econômicas do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX): notas para discussão*. Dourados, 2004. 37 p. Digitado.

RAMOS, Hugo de Carvalho. *Tropas e boiadas*. Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 1917. Disponível em: http://www.dominipublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=19650 Acesso: 17 set. 2009.

RESENDE, Maria L. C. de. “Brasis coloniales”: índios e mestiços nas Minas Gerais Setecentistas. In: RESENDE, Maria E. L.; VILLALTA, Luiz C. (Org.). *História de Minas Gerais. As Minas Setecentistas*. Vol. 1. Belo Horizonte: Autêntica; Companhia do Tempo, 2007. p. 221-251.

RESENDE, Edna Maria. Flagrantes do cotidiano: um olhar sobre o universo cultural dos homens livres pobres em São João Del-Rei (1840-1860). In: PAIVA, Eduardo F.; IVO, Isnara Pereira. (Org.). *Escravidão, mestiçagem e histórias comparadas*. São Paulo: Annablume, 2008. p. 107-122.

RODRIGUES, Firmo José. A lenda da Poaia. In: *Figuras e coisas da nossa terra*. São Paulo: Gráfica Mercúrio, 1960.

ROSA, Carlos Alberto. O urbano colonial na terra da conquista. In: ROSA, C. A; JESUS, N. M. de (Org.). *A terra da conquista: história de Mato Grosso colonial*. Cuiabá: Adriana, 2003.

SAMARA, Eni de Mesquita. *Lavoura canavieira, trabalho livre e cotidiano: Itu, 1780-1830*. São Paulo: Edusp, 2005.

SENA, Ernesto Cerveira de. *Entre anarquizadores e pessoas de costumes - A dinâmica política e o ideário civilizatório em Mato Grosso (1834-1870)*. 2006. 360 f. Tese

(Doutorado em História) – Universidade de Brasília, Brasília.

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: UNESP, 1992. p. 39-62.

SILVA, Jovam Vilela da. *Mistura de cores* : política de povoamento e população na capitania de Mato Grosso-Século XVIII. Cuiabá: UFMT, 1995.

SILVA, Paulo Pitaluga Costa e. *Governantes de Mato Grosso*. Cuiabá: Edição APMT, 1993.

SILVA, Valderéz Antonio. *Os fantasmas do rio*: Um estudo sobre a memória das monções no Vale do Médio Tietê. 2004. 123 f. Dissertação (Mestrado em História). UNICAMP, Campinas.

SILVA, Vanda da. *Administração das terras: a concessão de sesmarias na capitania de Mato Grosso (1748-1823)*. Dissertação (Mestrado em História). 2008. Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá.

SILVA, Verone Cristina. *Missão, aldeamento e cidade. Os Guaná entre Albuquerque e Cuiabá (1819-1901)*. 2001. 145 f. Dissertação (Mestrado em História). UFMT, Cuiabá.

SOUZA, Adriana Barreto de. *O Exército na consolidação do Império*: um estudo histórico sobre a política militar conservadora. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1999.

SOUZA, Jessé José Freire de. *A construção social da subcidadania*: para uma sociologia política da modernidade periférica. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2006.

SOUZA, Laura de Mello e. *Desclassificados do ouro*: a pobreza mineira no século XVIII. 4. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2004.

SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira. *Slaves and planters in western Brazil: material culture, Identity and power*. 2006. 343 f. Tese (Doutorado em Filosofia). University of Florida, Florida.

TAUNAY, Alfredo d'Escragolle. *Inocência*. São Paulo: Objetivo, 2000.

THOMPSON, Edward. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. Tradução de Rosaura Eichemberg. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Dicionário do Brasil colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

VOLPATO, Luiza Rios Ricci. *A conquista da terra no universo da pobreza: formação da fronteira oeste do Brasil, 1719-1819*. São Paulo: Hucitec, 1987.

_____. *Cativos do sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá em 1850/1888*. Cuiabá: Marco Zero, 1993.

WOJCIECHOWSKI, Eula. “*Sem lei nem rei*”: *debochados, vadios e perniciosos. Os soldados militares na Província de Mato Grosso, 1850 a 1864*. 2004. 126 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá.

APÊNDICES

Apêndice A – Composição familiar de pessoas mencionadas com ocupação. (Freguesia de Nossa Senhora de Brotas – 1838)

Nome	Ocupação	Natur./cor	Idade	Estado civil	Esposa (o)	Filhos (as)	Parentes	Agregados (as)	Camaradas	Escravos (as)
Joaquim da Silva Ferreira	Lavrador	Cuiabá/ Caboré	50	C	X	11	....	....	....	....
Faustino Pereira de Sousa	Alfaiate	Cuiabá/ pardo	60	S	....	1	....	....	....	....
Antonio Lopes de Loures	Lavrador	Cuiabá/ branco	50	C	X	8	....	....	....	6
Antonio Francisco Rondon	Lavrador	Cuiabá/ branco	41	C	X	3	....	....	....	....
Manoel Fernandes	Alfaiate	Cuiabá/ pardo	37	C	X	4	....	....	....	4
Victoriano Soares da Silva	Lavrador	Cuiabá/ branco	42	C	X	4	....	7	1	8
Gabriel de Arruda Botelho	Lavrador	Cuiabá/ branco	56	C	X	6	1 afilhado	....	....	....
Antonio Dias Marques	Lavrador	Cuiabá/ pardo	76	C	X	....	....	....	....	....
João Vaz Barboza	Alferes	.... / branco	40	S	....	....	....	1	....	8
João da Silva Nogueira	Lavrador	Cuiabá/ pardo	27	C	X	....	....	....	....	1
José Antônio da Cunha	Lavrador	Cuiabá/ branco	38	C	X	4	....	....	....	10
Salvador da Costa Santos	Lavrador	Cuiabá/ caboré	30	C	X	2	....	....	....	....
José de Gusmão e Silva	Lavrador	Cuiabá/ caboré	61	S	....	....	....	....	....	7
Jacinto de Gusmão e Silva	Lavrador e Inspetor	.... / pardo	25	C	X	2	....	....	....	2
Capitão Luis José de Figueiredo	Vive de engenho e roça	Cuiabá/ branco	64	C	X	4	1 neto	3	....	25
Antonio Maria Pinto de Figueiredo	Alferes, vive de sua fazenda e roça	Cuiabá/ branco	23	C	X	2	....	7	....	5
Constantino José da Trindade	Inspetor	.... / pardo	40	V	....	....	....	....	1	....
José Anacleto de Barros	Capitão	.... / branco	70	C	X	1	....	4	....	6
João Teixeira*	Vive de seu engenho e roça	Cuiabá/ branco	32	S	....	....	4 (mãe e 3 irmãos (ãs)	1	....	11
Miguel Rodrigues Pereira	Vive de seu engenho	Cuiabá/ branco	60	C	X	9	.. ..	6	....	5

* A chefe da família era Anna Maria da Silva, mãe do homem citado.

Fonte: *Mapa de População da freguesia de Nossa Senhora de Brotas, 1838*. Lata 1838. APMT.

**Apêndice B – Características ocupacionais de famílias que possuíam escravos.
(Freguesia de Nossa Senhora de Brotas – 1838)**

Chefe de família	Naturalidade/cor	Idade	Estado civil	Esposa (o)	Filhos (as)	Parentes	Agregados (as)	Camaradas	Escravos (as)
José da Silva Cruz	Cuiabá/ branco	31	S	....	....	....	2	....	1
Manoel Gonçalves da Silva	.... / branco	45	C	X	5	....	....	1	3
José da Cruz Teixeira	Cuiabá/ branco	40	C	X	6	....	3	....	6
Manoel de Oliveira Prado	Cuiabá/ pardo	57	S	....	....	....	....	1	7
Joaquim Jose da Fonseca	Cuiabá/ pardo	26	C	X	....	....	....	1	2
João Pedro da Fonseca	.... / branco	40	C	X	4	....	....	....	2
Ifigênia Maria de Jesus	.... / parda	80	V	....	1	....	3	....	3
Anna Fernandes	.... / parda	38	V	....	....	....	....	1	1
Escolástica Maria	.... / parda	42	V	....	1	....	2	....	1
João de Godois	.... / pardo	40	C	X	5	....	....	....	1
Eduardo de Arruda Botelho	Cuiabá/ branco	39	S	....	....	5	1	....	1
Maria de Arruda	Cuiabá/ branca	39	V	....	9	....	....	....	1
José Luis Barata	Cuiabá/ branco	25	C	X	2	....	....	....	4
Antonio Lopes de Loures	Cuiabá/ branco	50	C	X	8	....	....	....	6
Josefa de Souza	Cuiabá/ parda	42	V	....	7	....	1	....	1
Anna Ferreira Leme	Cuiabá/ bastarda	90	V	....	....	....	2	....	5
Maria Ferreira de Jesus	Cuiabá/ parda	50	V	....	4	....	....	....	1
Manoel Fernandes	Cuiabá/ pardo	37	C	X	4	....	....	....	4
Victoriano Soares da Silva	Cuiabá/ branco	42	C	X	4	....	7	1	8
Constantino Soares da Silva	Cuiabá/ branco	46	C	X	3	....	3	....	6
Francisco Dias Pedroso	Cuiabá/ branco	37	C	X	5	....	2	2	4
Benedito	Cuiabá/ branco	46	C	X	6	....	3	....	4
Izabel Domingas	Cuiabá/ branca	40	V	....	1	....	1	....	1
José Pinto de Lara	Cuiabá/ branco	58	C	X	5	....	8	....	2
José Lara	Cuiabá/ pardo	52	C	X	2	....	....	....	1
José de São João	.... / Caboré	50	C	X	....	....	3	....	5
João Vaz Barboza	.... / branco	40	S	....	....	....	1	....	8
João da Silva Nogueira	Cuiabá/ pardo	27	C	X	....	....	....	....	1
José Antonio da Cunha	Cuiabá/ branco	38	C	X	4	....	....	....	10
José de Gusmão e Silva	Cuiabá/ branco	61	S	....	....	....	....	....	7
Francisco de Arruda Pinto	.... / branco	48	C	X	6	....	....	....	10
Dorotéia dos Prazeres	.... / branca	34	V	....	5	....	1	....	27
Jacinto de Gusmão e Silva	.... / pardo	25	C	X	2	....	....	....	2
Capitão Luis Jose Pinto de Figueiredo	Cuiabá/ branco	64	C	X	4	1	3	....	25
Alferes Antonio Maria Pinto de Figueiredo	Cuiabá/ branco	23	C	X	2	....	7	....	5
Antonio da Silva Rondon	Cuiabá/ branco	70	C	X	4	....	4	....	12
Domingos da Silva Gomes	.... / pardo	40	C	X	4	....	....	....	4
Ângelo de Oliveira Pombal	.... / pardo	56	C	X	6	....	....	....	1
Francisco de Oliveira Bastos	.... / pardo	30	S	....	....	....	....	3	7
José de Souza Ferreira	.... / branco	36	V	....	....	....	1	1	5
Joaquim Vieira	.... / pardo	60	C	X	1	....	11	....	10
Capitão José Anacleto de Barros	... / branco	70	C	X	1	....	4	....	6
Anna Maria da Silva	Cuiabá/ branca	58	V	....	4	....	1	....	11
Miguel Rodrigues Pereira	Cuiabá/ branco	60	C	X	9	....	6	....	5
Vicente Antonio de Lima	São Paulo/ branco	40	C	X	5	....	3	2	5
José Apolinário de Oliveira	Cuiabá/ branco	50	C	X	....	1	....	....	24
Anna da Silva	Cuiabá/ parda	54	V	....	3	....	....	....	32

Fonte: Mapa de População da freguesia de Nossa Senhora de Brotas, 1838. Lata 1838. APMT.

Apêndice C – Relação dos nomes de rios, ribeirões, riachos, córregos, cachoeiras, lagoas etc. identificados nas fontes consultadas referente ao território de Mato Grosso (1808-1850)

Bahia Negra	Cachoeira do Paredão
Cachoeira André Alves	Cachoeira do Pau-Grande
Cachoeira Baruri-assú	Cachoeira do Ribeirão
Cachoeira Baruri-mirim	Cachoeira do Robalo
Cachoeira Beliago	Cachoeira do Saltinho
Cachoeira Canal do Inferno	Cachoeira do Salto
Cachoeira da Bananeira	Cachoeira do Sitio
Cachoeira da Canoa-velha	Cachoeira do Sucuriú
Cachoeira da Imbirussús-guassú	Cachoeira do Tamanduá
Cachoeira da Imbirussús-mirim	Cachoeira do Theacoron
Cachoeira da Madeira	Cachoeira dos Morrinhos
Cachoeira da Misericórdia	Cachoeira dos Três Irmãos
Cachoeira da Pederneira	Cachoeira Giquilaya
Cachoeira da Raizama	Cachoeira Giráo
Cachoeira das Anhumas	Cachoeira Imbirossú
Cachoeira das Araras	Cachoeira Ipaturá
Cachoeira das Furnas	Cachoeira Juiá
Cachoeira das Lages	Cachoeira Lage Grande
Cachoeira das Ondas Grandes	Cachoeira Lage Pequena
Cachoeira de S. Lucas	Cachoeira Maranhão
Cachoeira de Santa Iria	Cachoeira Pederneira
Cachoeira de Santo Antônio	Cachoeira Pedra-Redonda
Cachoeira de São Rafael	Cachoeira Robalo
Cachoeira de Todos os Santos	Cachoeira S. Carlos
Cachoeira do Álvaro	Cachoeira S. Florêncio
Cachoeira do Anhanduhy	Cachoeira S. Gabriel
Cachoeira do Banguê	Cachoeira S. João
Cachoeira do Bicudo	Cachoeira Salto Augusto
Cachoeira do Caldeirão do Inferno	Cachoeira Salto de S. Simão
Cachoeira do Chico-Santo	Cachoeira Salto do Cajurú
Cachoeira do Estreitão	Cachoeira Salto do Curáo
Cachoeira do Formigueiro	Cachoeira Sapezal
Cachoeira do Guajará-guassú	Cachoeira Taquaral
Cachoeira do Guajará-mirm	Cachoeira Taquarizal
Cachoeira do Labirinto	Cachoeira Taquirá-paya
Cachoeira do Mangabal	Cachoeira Tejuco

Cachoeira Vamicanga
Cachoeiras do Banquinho
Córrego Alto da Serra
Córrego Aterrado
Córrego Burziga
Córrego Cabeça de Boi
Córrego Cachoeirinha
Córrego Cercadinho
Córrego Corisco
Córrego Forquilhas
Córrego Fura Broaca
Córrego Furnas
Córrego Guanandy
Córrego Pontinha
Córrego Portão de Pilatos
Córrego Tapera
Córrego Torresmo
Lago Saracá
Lagoa Gaíba
Lagoa Mandioré
Lagoa Uberaba
Riacho Dois Irmão
Riacho José Dias
Riacho Raisama
Riacho Toldas
Ribeirão Alecrim
Ribeirão d'Água Fria
Ribeirão da Bandeira
Ribeirão da Cachoeirinha
Ribeirão da Figueira
Ribeirão da Mortandade
Ribeirão da Ponte Alta
Ribeirão da Serragem
Ribeirão das Areias
Ribeirão das Areiasinhas
Ribeirão das Comadres
Ribeirão das Lages
Ribeirão das Malas
Ribeirão das Pedras
Ribeirão das Piraputangas

Ribeirão das Pitas
Ribeirão das Torrinhas
Ribeirão de Bento Gomes
Ribeirão de Lavrinhas
Ribeirão do Barreiro
Ribeirão do Baú
Ribeirão do Brumado
Ribeirão do Cágado
Ribeirão do Caju
Ribeirão do Engenho
Ribeirão do Estivado
Ribeirão do Furquilha
Ribeirão do Itapicaba
Ribeirão do Jaraquára
Ribeirão do Machado
Ribeirão do Nobre
Ribeirão do Ouro
Ribeirão do Paredão
Ribeirão do Quibó-grande
Ribeirão do Quibó-pequeno
Ribeirão do Silvestre
Ribeirão do Taquaral
Ribeirão do Teixeira
Ribeirão do Uvacorizal
Ribeirão dos Sales
Ribeirão Jatubá
Ribeirão Jatubasinho de cá
Ribeirão Lages
Ribeirão Lages Vermelhas
Ribeirão Nobre.
Ribeirão Passavinte
Ribeirão Passavintinho
Ribeirão Piraputangas
Ribeirão Samambaia
Ribeirão Serragem
Rio Abuná
Rio Agoapehy
Rio Alecrim
Rio Alegre
Rio Anhanduhy

Rio Anhanduhy-mirim	Rio Croará-guassú
Rio Apa	Rio Croará-mirim
Rio Aquidauana do Barranco Alto	Rio Cuiabá
Rio Araguaia ou Grande	Rio da Água Branca
Rio Aricá	Rio da Casca
Rio Aricá-mirim	Rio da Ponta
Rio Arinos	Rio da Tropa
Rio Arraias	Rio Daboque
Rio Aruà-aussú	Rio das Almas
Rio Aruapiára	Rio das Araras
Rio Bacaraí	Rio das Mortes
Rio Baetas	Rio das Três-barras ou Piranatingas
Rio Baraú	Rio das Vertentes
Rio Barbados	Rio de Fr. Manoel
Rio Barreiros	Rio Debôque
Rio Branco	Rio Diamantino
Rio Cabaçal	Rio do Peixe
Rio Cabixi	Rio do Peixe do Arinos
Rio Caiapó	Rio do Queima (rio Tereris)
Rio Cajurú-mirim	Rio do Quilombo
Rio Camapuã	Rio dos Bois
Rio Camapuã-guassú	Rio dos Dourados
Rio Camararé	Rio Ema
Rio Cantários	Rio Escupil
Rio Capaná	Rio Fartura
Rio Caraimbiára	Rio Galera
Rio Caturiri ou Caturuzinho	Rio Guaporé
Rio Chanaci	Rio Guariteré
Rio Chichuhy	Rio Iamari
Rio Chuchi	Rio Iguatemi
Rio Claro	Rio Ipané
Rio Conceição da Serra	Rio Ipané-guassú
Rio Coroará-guassú	Rio Ipané-mirim
Rio Coroará-mirim	Rio Iputã
Rio Cotovelo	Rio Itiquira
Rio Coxim	Rio Jaguari
Rio Coxipó	Rio Jamari
Rio Coxipó-guassú	Rio Jaupará
Rio Cristalino	Rio Juina
Rio Crixás	Rio Jurubaúba

Rio Juruena	Rio Quacho-mirim
Rio Limpo	Rio S. Domingos
Rio Machado	Rio S. Francisco
Rio Madeira	Rio S. João da Barra ou do Azevedo
Rio Mamoré	Rio S. João da Bocaina
Rio Manicoré	Rio S. Miguel
Rio Manso	Rio S. Simão Grande
Rio Manso do Cuiabá	Rio S. Simão pequeno ou Simãozinho
Rio Marmelo	Rio S. Veríssimo
Rio Mequéns	Rio Sangrador-grande
Rio Mondego ou Miranda (antes Mboteteu)	Rio Sangrador-pequeno
Rio Mutum-i (Rio dos mutuns)	Rio Sangradouro
Rio Negro ou Aquidauana	Rio Sanguessuga
Rio Nioac	Rio Santa Anna
Rio Novo	Rio Santa Maria
Rio Paraguai	Rio São Lourenço (antes Rio dos Porrudos)
Rio Paraguai-mirim	Rio Sararé
Rio Paranaíba de S. Lourenço	Rio Sepotuba
Rio Paranatingas	Rio Sucuriú
Rio Parantingas ou de S. Manoel ou das Três Barras	Rio Sucuriú do Juruena
Rio Pardo	Rio Sumidouro
Rio Pardo do Paranatingas	Rio Tabixú
Rio Parnaíba	Rio Tanguinhas
Rio Passa-vinte	Rio Tapajós
Rio Pilões	Rio Tapuráques
Rio Piolho	Rio Taquari
Rio Piquira	Rio Topinambaranas
Rio Piquiri	Rio Traira
Rio Pirajuí	Rio Verde
Rio Piranatingas ou Três Barras	Rio Verde do Paranatingas
Rio Pitas	Rio Vermelho
Rio Preto	Rio Xacuruina
Rio Preto do Arinos	Rio Xingu
Rio Purus	
Rio Quacho-guassú	

Autorizo a reprodução deste trabalho

Dourados, ___ de _____ 2010.

Divino Marcos de Sena