

---

*Práticos do sertão: interculturalidade e experiência na vida cotidiana dos trabalhadores nas canoas monçoeiras (século XVIII)*

*Francismar Alex Lopes de Carvalho\**

---

**Resumo:** Este artigo analisa alguns aspectos da vida cotidiana dos trabalhadores empregados nas canoas das monções, essas, rotas comerciais que seguiam por dificultosos rios de São Paulo em demanda das minas de Cuiabá durante boa parte do século XVIII. O objetivo principal é deslindar as conexões entre, por um lado, a formação e a experiência de um grupo social especializado em determinada atividade graças aos intercâmbios culturais e, por outro, os mecanismos sociais de exploração e desclassificação atuantes sobre esse mesmo grupo social durante o período considerado.

**Palavras-chave:** desclassificados; interculturalidade; experiência.

**Abstract:** This paper analyzes some aspects of the workers' daily life in the canoes of the monsoons, those commercial routes that navigated for difficult rivers of São Paulo in search of the mines of Cuiabá during good part of 18<sup>th</sup> century. The main objective is to understand the connections among, on the one hand, the formation and the experience of a specialized social group in certain activity due to the cultural exchanges, and on the another, the social mechanisms of exploration and disqualification on that same social group during the considered period.

**Key words:** disqualified; intercultural changes; experience.

---

[...] com tal estrondo o horror que se ouve de muito longe com a admiração, e medo por estes canais é preciso se encaminhe a canoa com segurança porque metida nelas corre mais que um pensamento por isso necessito sempre de um bom Piloto.  
(Autor anônimo, Notícia 8ª Prática [...] [1746]).

---

\* Mestrando em História pelo PPH- da Universidade Estadual de Maringá (UEM). Bolsista da Capes. E-mail: francismar\_alex@yahoo.com.br

## “Desclassificados” e híbridos do sertão

A descoberta de metal precioso nas barrancas do rio Caxipó-Mirim e, logo mais, em Cuiabá, provocou um alvoroço entre os moradores de São Paulo dos começos do século XVIII. Para chegar ao tão noticiado novo Eldorado, valiam-se os sertanistas dos mais variados caminhos. Veredas imprecisas, transfiguradas, mas mais ou menos nítidas, devido às décadas de incursões predadoras de índios do século anterior. Itinerários que se faziam, em sua maioria, por rios em canoas que demandavam técnicas e conhecimentos específicos para minimizar as agruras do sertão. Realmente, tais viagens ao extremo oeste só se tornaram possíveis porque alguns setores da população paulista especializaram-se profundamente nas práticas do sertão, graças ao intercâmbio cultural com os indígenas. Esse contínuo intercâmbio cultural forneceu aos sertanistas técnicas e conhecimentos adequados para a viagem, diminuindo suas agruras e impedindo mesmo a inviabilização do projeto colonizador. São esses fluxos interculturais (HANNERZ, 1997, p. 14; 2001, p. 6), incorporados nas práticas dos trabalhadores das canoas monçoeiras, que serão analisados aqui.

Os relatos de viajantes, a despeito das observações que tecem sobre a flora, a fauna, as paisagens e as populações das regiões visitadas, não excluem de seus olhares, como se poderia supor, os trabalhadores da tripulação que guiavam os visitantes pelos territórios. Facilmente se comprova essa afirmação ao se consultar, por exemplo, todos os relatos monçoeiros: em todos há alguma referência, com mais detalhes em uns, com menos em outros, sobre os mareantes das canoas. Infelizmente, a historiografia corrente sobre as viagens e os viajantes tem enfatizado, como que reforçando um preconceito ou uma indiferença dos dias atuais, as representações com as quais os viajantes descreveram e interpretaram a realidade que puderam observar, concentrando-se na visão de mundo desses homens, e silenciando sobre as populações que os guiavam.<sup>1</sup> Isso é lamentável para a história social da expansão colonial no extremo oeste porque negligencia a explicação das práticas culturais – mormente presentes nas ações dos trabalhadores das canoas – que foram decisivas para o processo colonizador.

Por outro lado, há notáveis exceções a esse paradigma de estudos dos relatos de viajantes na historiografia contemporânea, procurando dar voz aos atores sociais subalternos, desvelando suas práticas e representações, tão importantes como as do viajante.<sup>2</sup> De fato, a reflexão historiográfica produzida nas últimas décadas sobre a “história vista de

baixo”<sup>3</sup> permanece sendo um parâmetro importante para o estudo das populações subalternas da América portuguesa. Com esses apontamentos não quero afirmar aqui uma visão essencialista da cultura popular, mas enfatizar, pelo contrário, a necessidade de uma abordagem relacional que desvende os compartilhamentos culturais entre camadas sociais diferenciadas. Cumpre reconhecer, como de interesse para o tema do presente estudo, a relevância do enfoque relacional da cultura popular utilizado por Edward Palmer Thompson, sem desconsiderar, é claro, a especificidade do período que estuda (o século XVIII inglês).<sup>4</sup>

Cabe lembrar que os trabalhadores empregados nas viagens fronteiriças foram também estudados por alguns clássicos da historiografia brasileira. De acordo com a interpretação de Caio Prado Júnior, retomada também por Sérgio Buarque de Holanda, essas populações fariam parte do contingente de “desclassificados” do sistema colonial. Segundo Caio Prado Júnior, o sentido da colonização portuguesa na América tinha como base a empresa comercial orientada para o mercado externo, cujos elementos constituintes eram a grande propriedade, a monocultura e o trabalho escravo. A colônia portuguesa na América contava com um enorme contingente populacional sem posição econômica definida: ao contrário dos escravos e dos senhores, essas coletividades deslocadas ou à margem do sistema agroexportador, esses “desclassificados”, para utilizar a expressão do autor, constituíam uma imensa população flutuante e sem ocupação certa. Em muitos lugares, contudo, tais sujeitos poderiam ser recrutados, e com vantagem para a Fazenda Real, como elemento humano das milícias fronteiriças e dos empreendimentos povoadores, ou ainda fazerem parte de expedições de desbravamento de sertões. (PRADO JÚNIOR, 2000, p. 7-20, 286-293; HOLANDA, 2000, p. 67-68).

Embora seja um ponto de partida, o modelo proposto por Caio Prado Júnior deixa suas lacunas e tem os seus problemas, além, é claro, do óbvio tom pejorativo com que emprega a palavra “desclassificados”. No momento oportuno, voltarei a revisitá-lo depois de aprofundar o estudo, por um lado, do processo mesmo de desclassificação dessas populações, em curso a partir da segunda metade do século XVIII, e, por outro, de analisar as estratégias utilizadas como forma de inversão da hierarquia que estava sendo imposta. Cumpre, por enquanto, sublinhar a centralidade da figura desses trabalhadores no processo de colonização e nas viagens ao extremo oeste.

A rota comercial estabelecida no primeiro quartel do século XVIII entre São Paulo e Cuiabá promoveu constantes migrações pelo interior da colônia, inflamadas pela febre do metal precioso. As viagens realizadas pelos caminhos fluviais entre o povoado e aquele sertão admitiam não poucos homens livres para os serviços da mareagem, sujeitos mestiços cuja disposição para o intercâmbio de experiências e práticas, sobretudo com os grupos étnicos locais não sofria muitas restrições. As viagens pelos perigosos rios do sertão demandavam uma adaptabilidade ainda maior por parte dos sujeitos que se metiam a conduzi-las. O serviço da mareagem teve, portanto, que se especializar nos trabalhos de minimização das agruras decorrentes dos acidentes geográficos da via fluvial, e aqui os intercâmbios culturais com os indígenas tiveram papel preponderante. (HOLANDA, 1994, 2000).

Os rios pelos quais navegava a viagem monçoeira continham perigos e agruras extremamente árduos: a tais desconfortos tornava-se imperativo desenvolver ou aprender com os indígenas práticas que os diminuíssem ou neutralizassem. O itinerário ordinário das monções passava pelos rios Tietê, Paraná e Pardo; atravessava o caminho terrestre pela fazenda de Camapuã; retomava os caminhos fluviais pelos rios Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá. Nesse percurso contavam-se cerca de 113 cachoeiras as mais diversas (LACERDA E ALMEIDA, 1841 [1790], p. 89), impondo algumas a retirada das canoas do rio para sua variação por terra, e outros conhecimentos precisos para se encontrar o canal adequado para atravessá-las a remo. Os grupos de canoas que partiam de São Paulo para Cuiabá foram chamados monções porque a viagem durava cerca de cinco meses, quase o mesmo tempo da viagem de Portugal às Índias, para a qual o termo era anteriormente empregado. (HOLANDA, 1994, p. 137).

O processo cultural de especialização dos mareantes livres não foi imediato. Mesmo que os descimentos de bandeirantes a pé tenham levado uns e outros para além dos limites do Pantanal, chegando até o Peru e a Amazônia, semelhante atividade não tinha ainda a regularidade de uma rota comercial como a que se estabeleceu posteriormente com as monções do século XVIII. Assim, o número de pilotos e guias era pequeno nos primeiros anos das monções. Além disso, sua experiência de lida com o sertão era ainda limitada. Por essa razão, as viagens nos primeiros anos, de São Paulo a Cuiabá, foram desastrosas, como relata o cronista José Barbosa de Sá: “Padeceram grandes destroços, perdições de canoas nas cachoeiras por falta de pilotos e práticos, que ainda então não havia,

mortandades de gentes por falta de mantimentos, doenças, comidas das onças, e outras muitas misérias.” (1899, [1765], p. 19-20).

Os relatos de viajantes monçoeiros enfatizam sobremaneira a necessidade vital de se ter bons pilotos e guias para o bom curso das expedições. Embora pudessem ser recrutados alguns escravos para o serviço de remeiro, a maior parte da mareagem era formada de homens livres. A disposição da tripulação era a seguinte: ao bico da proa vai o proeiro, munido de um remo um pouco maior do que o dos remeiros para desviar de possíveis obstáculos no curso dos rios; ao bico da popa vai o piloto, munido também de um remo maior que o dos remeiros, com o qual controlava os movimentos gerais da canoa; à proa vão cinco ou seis remeiros e à popa mais alguns. Todos da mareagem remam em pé, como os grupos nativos locais o faziam há séculos. O compasso da remada é ditado pela pancada com o calcanhar que dá o proeiro ao meter o remo na água. (JUZARTE, 1961 [1769], p. 240-241). Há uma hierarquização das funções da mareagem monçoeira. Todos os pilotos que controlam as canoas de um comboio atendem às resoluções do assim chamado guia. Embarcado na canoa capitânia, que parte à diante das outras lhes recomendando o caminho a seguir, o guia é – como informa Theotônio José Juzarte no seu relato de viagem ao Iguatemi, em 1769 – “um homem dos mais práticos, e inteligentes daquele sertão, ao qual todos os mais pilotos seguem”. (p. 241).

Impressionava aos viajantes que resolviam empreender a rota das monções, a capacidade que tinham os mareantes de guardar na memória não só o itinerário e os acidentes geográficos, mas sobretudo os procedimentos técnicos diferenciados demandados em cada ocasião específica.<sup>5</sup> Quando se alagam os pantanais, e ficam submersas as copas de algumas árvores, era pelas manchas verdes que se movimentam no curso das águas, que os guias distinguiam os descaminhos e lembravam o itinerário a seguir. (AUTOR ANÔNIMO, 1961 [1746], p. 197-198). Não é à toa que tais conhecimentos poderiam dar a alguns guias, pilotos ou proeiros o prestígio de que justamente desfrutavam, ou seja, “toda a chibança de um vilão obsequiado e respeitado”. (LACERDA E ALMEIDA, 1841 [1790], p. 83-84).

A divisão social do trabalho das populações envolvidas no movimento das monções conta com um número muito maior de trabalhadores livres do que de trabalhadores escravos. A presença de mão-de-obra escrava nas viagens monçoeiras estava restrita a comboios numerosos, nos quais migravam alguns comerciantes ou indivíduos

empreendedores com sua escravaria. Ou ainda, às viagens dos capitães-generais. Alguns fatores explicam a não-predominância do trabalho escravo na mareagem monçoeira. Primeiro, porque as vilas de Araraitaguaba e Itu, fornecedoras do contingente populacional que se ocupava das monções, só viriam a contar com uma expansão significativa da população escrava africana ou afro-descendente nos últimos anos do século XVIII, com a introdução das lavouras de cana-de-açúcar.<sup>6</sup> Em segundo lugar, o elevado capital incorporado na pessoa do escravo tornava contraproducente sua utilização numa atividade pouco rentável, progressivamente decadente e repleta de oportunidades de insurreição, fuga, morte e seqüestro.<sup>7</sup> Mesmo no fim do século XVIII, embora contassem com mais escravos, as elites econômicas da região de Itu e Araraitaguaba os utilizavam na lida dos engenhos, não propiciando de modo algum o incremento do transporte fluvial. (SILVA, 2004, p. 36, 65).

O trabalho da mareagem monçoeira era uma atividade predominantemente realizada por homens livres. Os estudos realizados por Valderéz Antonio da Silva sobre a documentação cartorial de fins do século XVIII, encontrada na cidade de Porto Feliz, fornecem dados importantes sobre a filiação étnica dos trabalhadores envolvidos nas monções. A dar-se crédito para a autofiliação étnica declarada pelos indivíduos registrados no cartório, tem-se, entre os mareantes, 10% de brancos e quase 90% de mestiços, sendo a metade desse número de branco com índio, ou índio com negro, e outra metade de negro com branco. Sem poder precisar com muita certeza o significado atribuído pelos declarantes aos termos *caborés* e *bastardos*, o que parece depreender-se do levantamento realizado por Silva é que se trata de uma população mestiça. (p. 34-36).

À época da expedição Langsdorff, percebia-se, na região de Itu, ainda que estivesse em curso a pujança dos engenhos açucareiros, uma maior miscigenação entre brancos e índios e uma presença notável da hibridação<sup>8</sup> própria da cultura mameluca, resultado dos intercâmbios culturais. Assim, comentando a respeito das populações da região de Itu, escreve Langsdorff (1997 [1826], p. 39): “Percebe-se uma maior miscigenação entre portugueses e índios do que talvez em outros locais do Brasil. [...] Embora as leis tenham proibido o comércio com índios, ele continua sendo feito até hoje, clandestinamente.”

É significativo, portanto, que uma população de mestiços – sobre a qual não incidia diretamente a sombra do latifúndio monocultor agroexportador<sup>9</sup> – viesse a exercer um trabalho extremamente

especializado, cujos procedimentos dependiam decisivamente dos intercâmbios culturais com os grupos étnicos locais, portadores dos conhecimentos apropriados para vencer as agruras do sertão. Referindo-se aos mamelucos paulistas, escrevem Carmen Bernand e Serge Gruzinski (1999, p. 438) que “eles encarnavam um estado híbrido perfeitamente adaptado a um modo de vida em que se mesclavam traços portugueses e traços indígenas”.

Nos trabalhos de passar canoas pelas dificultosas cachoeiras, os mareantes despiam-se de boa parte dos hábitos culturais europeus que eventualmente adquiriram ao se despirem e, como índios mesmo, realizarem as manobras necessárias em meio aos turbilhões de água. Pois a roupa, ao se molhar, se torna pesada e pode desequilibrar o mareante empurrando-o no rio e, mais ainda, favorecer a sua submersão e seu afogamento. Chamou a atenção de Juzarte (1961 [1769], p. 252) a prática dos mareantes de ficarem nus ao realizarem os trabalhos de passagem das canoas pelas cachoeiras: “todos nus pela razão de que dando uma destas Embarcações em alguma Pedra, ou perdendo o equilíbrio da correnteza, fogem estes homens nadando, e a Embarcação se faz em pedaços”. Durante a viagem do governador do Paraguai, D. Luís de Céspedes Xeria, pelo rio Tietê, no ano de 1628, impressionou ao castelhano a prática dos Carijós-Guaranis, empregados como mareantes, de trabalharem desnudos, sobretudo nas manobras necessárias para a passagem das canoas pelas itaipavas. Escreve Xeria (1961 [1628], p. 112) que “todo es grandissimas corrientes, peñascos y Ryscos por donde veniamos todo los días desnudos”. A prática de navegar desnudo permaneceu inalterada e indiferente à surpresa com que a viam os viajantes europeus familiarizados à cultura européia.

Para mencionar apenas mais um exemplo, pode-se dizer que se hibridaram as pautas culturais européias e indígenas na definição dos objetos de desejo dos caçadores mamelucos. À época das monções, e certamente desde décadas anteriores, uma caça de grande predileção entre os mamelucos era a da ave anhumá (*Anhuma cornuta*), conhecida moradora do vale do rio Tietê, a cujo unicórnio eram atribuídos os mais fantásticos poderes curativos. Refere Lara e Ordonhes (1961 [1785], p. 231), ao passar pelo mencionado rio em sua viagem para Cuiabá no ano de 1785, que são atribuídas “grandes virtudes aos ferrões que [a anhumá] tem nos encontros, e pontas das asas, e principalmente a um unicórnio elástico, e comprido que tem na cabeça; e que é excelente contraveneno, sobre o que contam maravilhas; eu o tenho para qualquer sucesso”.

No afã de obter uma mezinha ou amuleto que servisse de recurso preventivo para toda a sorte de males do sertão, os mamelucos elaboravam as mais variadas receitas terapêuticas a partir da incansavelmente perseguida anhuma. Contra as pestilências advindas do ar, ar de estupor, ar de perlesia e outros bafores doentios, bem como para evitar mordidas de serpentes, mau-olhado e envenenamentos, um amuleto do esporão ou do unicórnio da anhuma era um item sumamente desejado. (HOLANDA, 1994, p. 83; NÓBREGA, 1978, p. 85). As raspas dos esporões dessa ave, assim como a pedra-bazar, misturadas com água e dadas a beber, eram havidas como neutralizadoras de peçonhas ofídicas. (NÓBREGA, 1978). Produzida pelo amálgama de tradições das populações que viviam às margens do rio Tietê muito tempo antes da invasão dos conquistadores europeus – populações que inclusive nomeavam o rio de Anhembí, rio das anhumas – e de tradições dos adventícios sequiosos, durante toda a Idade Média, pelo encontro daqueles animais míticos que povoavam as florestas do imaginário europeu, à disposição dos mamelucos para a obtenção das virtudes oferecidas pela ave anhuma é, provavelmente, um dos resultados mais bem-acabados da hibridação cultural. (HOLANDA, 1994, p. 83).

## Exploração do trabalho e divertimento

Numa sociedade predominantemente escravista como a da América portuguesa, sistemas de trabalho assalariado acabavam se subordinando à estrutura social moldada pelo escravismo (GORENDER, 1978, p. 287-288), e mesmo que a mareagem monçoieira fosse constituída, em sua maior parte, por homens livres assalariados, os rendimentos miseráveis que recebiam os faziam permanecer por toda a vida exercendo a mesma função, para obter a subsistência. Os meios de trabalho, como as canoas, remos, cordas, toldos, cumeeiras, petrechos, etc. não pertenciam aos mareantes, e sim, aos viajantes que os compravam para fazer a jornada, de modo que esses trabalhadores eram despossuídos dos meios de produção. Era imposta, destarte, a venda da sua força de trabalho como forma de obter subsistência.

Recrutados pelo tempo que durasse a viagem a Cuiabá, esses trabalhadores prestavam um serviço aos viajantes que os contratavam, os quais, mesmo sendo autoridades metropolitanas, deveriam pagar os salários “na forma do costume”, para usar os termos do Morgado de Mateus (DI, v. 6, p. 12).<sup>10</sup> A quem desejasse viajar para Cuiabá, ou

voltar de Cuiabá para São Paulo, impunha-se a inversão inicial de capital-dinheiro decorrente do pagamento adiantado dos salários dos trabalhadores,<sup>11</sup> e essa é a “forma do costume” a que se refere D. Luís Antonio de Souza Botelho Mourão. Pagar de três a cinco meses de salários adiantados, mesmo dias antes de partir a expedição, é um traço arraigado no costume que permaneceu durante todo o movimento das monções. Consultando os relatos de viagem disponíveis e demais fontes, não encontrei nenhuma referência a outro sistema de pagamento de salários. Pode-se mesmo dizer que o costume da inversão inicial não se alterou, ainda que relatos de trabalhadores que empreendiam “fuga para o mato” com o salário adiantado se repetissem. (p. 12-13).<sup>12</sup>

Parece razoável, nesse sentido, supor que essa inversão inicial, possibilitadora de deserções dos trabalhadores antes e durante a expedição, seja um costume que denote o peso da cultura mameluca nessa atividade. Um costume que evitasse a perda de autonomia dos únicos depositários do “acervo” de técnicas, procedimentos e estratégias para se vencer as agruras do sertão. Pois é certo que, sob essa ótica, dados os perigos de naufrágios e ataques indígenas que poderiam sofrer as monções, os mareantes, sem saber se voltariam, deveriam partir com as contas acertadas. Assim, a inversão inicial pode ser entendida como imposição de um costume por parte dos trabalhadores, buscando, dessa forma, minimizar a perda de autonomia.

Mas os salários dos trabalhadores das monções davam tão-somente para pouco mais do que a alimentação nos meses em que esses indivíduos retornavam para suas casas na região de Itu e Araraitaguaba e esperavam para, no ano seguinte, tomar novamente o rumo do sertão. (SILVA, 2004, p. 36). À época da expedição científica de Langsdorff, os 20\$000 réis que o cônsul russo pagou pelos serviços dos remeiros resultavam, por semana, numa quantia de 1\$500 réis. Ora, para transportar as cargas e bagagens de Langsdorff de Cubatão a Jundiáí, Florence contratou os serviços de um tropeiro e de suas 63 mulas, pagando pelo frete de cada animal 1\$870 réis, de modo que o trabalho semanal de um camarada mareante era mais barato que o de uma besta de carga. (FLORENCE, 1977 [1829], p. 6; SILVA, 2004, p. 37). Esses cálculos demonstram a alta taxa de exploração da mão-de-obra monçoeira.

Quanto à disciplinarização dos trabalhadores das canoas, pode-se dizer que foi um processo lento e inconcluso. Nas primeiras monções, alguns, após receberem seus salários adiantados e de seguirem em viagem por alguns dias, untavam-se de gordura para não ser pegos e empreendiam

recebeu a notícia, que anotou em seu diário em maio de 1826, de que um remador pretendia fugir com o salário que lhe fora adiantado, mas um colega o denunciou. (LANGSDORFF, 1997 [1826], p. 84). Alguns dias depois, o viajante ficou sabendo que houve “várias tentativas de fuga de remadores que já haviam recebido, por antecipação, quatro ou cinco meses de seu ordenado. O Sr. Francisco Álvares, que é juiz, adotou todas as medidas possíveis para resgatá-los e conseguiu, realmente, recuperar quase todos”. (p. 102).

Depreende-se dessa experiência vivida por Langsdorff que, a despeito da militarização das expedições havida desde a segunda metade do século XVIII, entrou o século seguinte, e o serviço da mareagem monçoieira ainda era um mister no mínimo incerto. Em outras palavras, os trabalhadores ainda dispunham de certo espaço para estratégias individuais de subversão das hierarquias e manutenção da autonomia.

A inversão inicial de capital-dinheiro, imposta pelo pagamento dos quatro, cinco, até seis meses dos salários dos mareantes, foi um costume que a categoria conseguiu manter até o fim da era das monções, na segunda metade do século XIX. O pagamento dos “seus salários na forma do costume” lhes garantia, pelo menos minimamente, que partiriam para a jornada com as contas acertadas, já que, dados os inúmeros perigos do caminho fluvial, sabia-se quantos partiam, mas não quantos chegavam ao destino. Esse costume ainda abria um espaço notável para estratégias de subversão das hierarquias, de modo que não foram poucos os que, algum tempo depois de receberem seus salários, empreenderam “fuga para o mato”.

O fato de as autoridades metropolitanas não ousarem discutir uma mudança na política salarial da categoria dos mareantes apenas reforça a suposição de que esses trabalhadores, já tão empobrecidos pelos miseráveis salários, não estariam dispostos a abrir mão do “costume”. O preço pago pelas autoridades coloniais e pelas elites locais, para que continuassem contando com um serviço cujo conhecimento de técnicas e recursos era totalmente monopolizado pela categoria dos mareantes, foi a autonomia e a licenciosidade desses trabalhadores.<sup>13</sup> Assim, a permanência do pagamento adiantado por toda a era das monções pode ser entendida, do ponto de vista das práticas dos trabalhadores, ao mesmo tempo, como forma de preservação de um *status* social honorável para a categoria e forma de resistência contra as imposições “desclassificadoras” que a consolidação do sistema colonial, e depois do Estado-nação, tentou lhes aplicar.

A experiência de extrema exploração em semelhante atividade poderia ser contrabalanceada, no viver cotidiano desses trabalhadores, através de uma intensa busca por divertimentos. As festas, os jogos e os costumes divertidos eram, antes de tudo, formas de preservar traços significativos da cultura mameluca, reafirmando sua “dignidade” ante a exploração do trabalho, afirmando sua continuidade diante das censuras cada vez maiores das elites locais.

Sobre sua viagem para Cuiabá, no ano de 1785, afirmou Lara e Ordonhes que “em cinco meses justos que gastei no Sertão, diverti-me bastante”. Ao que parece, o futuro Juiz de Fora das decadentes minas compartilhou dos momentos cotidianos em que os mareantes aproveitavam para se descontraírem, quebrando a rotina do trabalho pesado: “Jogávamos até a meia-noite, brincávamos, e não me mortificava a alma. E se a tinha lavava-me duas a três vezes ao dia, em todo o rio Pardo.” (LARA E ORDONHES, 1961 [1785], p. 234).

Viajantes e mareantes pareciam se aborrecer com a repetição monótona da paisagem por dias e dias de navegação no mesmo rio. Assim, para uns e outros, a alteração da paisagem era experimentada como impulso para o ânimo e a alegria de todos, segundo observou Florence (1977 [1829], p. 54): “Cantam então os remadores; com grita jovial ferem os ares, ao passo que os proeiros batem com a mão no chato da pá e à proa, onde estão sempre de pé, redobram em cadência o sapateado habitual.” Lara e Ordonhes (1961 [1785], p. 233) informa que, depois da passagem da cachoeira do Beliago, no rio Taquari, última do roteiro monçoeiro até Cuiabá, há uma comemoração à custa dos viajantes; passada a cachoeira, “felizmente, dão-se muitas salvas, tocam-se as caixas, tambores, etc. E nessa noite há uma grande ceia à custa dos patrões para os camaradas, que se embebedam e passam toda a noite a dançar”. Os mareantes da expedição Langsdorff, segundo Florence (1977 [1829], p. 84), após a passagem do Beliago, também “deram descargas de fuzilaria, gritaram a valer e cantaram até alta noite”.

Essas festas parecem costumeiras entre a “gente do Caminho”, pois alguns mareantes embarcavam já com os instrumentos adequados para a animação do grupo: levavam viola e pequenos tambores. De acordo com as observações de Langsdorff (1997 [1826], p. 132), nos pousos os mareantes “cantavam despreocupadamente, conversavam, contavam histórias e tocavam viola”. Em um pouso do rio Tietê, paragem tranqüila que era conhecida como Ilha Morta, fazia-se uma festa com muita dança animada pelos instrumentos musicais: “Nossa gente aproveitou para

dançar até depois da meia-noite, [...] cantou, brincou e bebeu muita cachaça.” (FLORENCE, 1977 [1829], p. 42). Langsdorff (1997 [1826], p. 144-145) acrescenta: “Muitos começaram a cantar, a tocar viola e a dançar. Um dos remadores tocava um instrumento tão pequeno que eu poderia chamá-lo de tamborim de bolso.”

Os pousos propiciavam, assim, aos mareantes, momentos de descontração que também eram de afirmação social e preservação dos elementos culturais da cultura mameluca. Não se tratava apenas de um momento de descanso, senão também de atualização do acervo cultural nas conversas, nas narrações de histórias, na execução do repertório musical com viola e tamborim (repertório que, por sinal, não era apenas instrumental, mas tinham letras que eram cantadas pelos camaradas) e na dança típica. Da mesma forma, nesses pousos, preservavam-se o gosto pela caça e os conhecimentos de coleta. Tais práticas chamam a atenção dos passageiros para a centralidade da presença dos trabalhadores. Em outros termos, as festas, as danças, as comemorações e os jogos realizados durante a viagem também reafirmam a preservação de um legado cultural em meio à desintegração da profissão, a solidariedade grupal diante do brutal sistema de exploração do trabalho, um compartilhamento de preocupações diante da hierarquização das funções na divisão do trabalho, e, enfim, a força de uma presença diante das imposições estruturais de uma invisibilidade e “desclassificação”.

### **Cultura mameluca: de condição da colonização a estigma**

Estava em curso, durante o século XVIII, um processo pelo qual a cultura mameluca, que até então era a condição mesma da colonização, passa a ser estigmatizada e relegada a uma existência inautêntica. Trata-se de processo que, num mesmo movimento, promove a disciplinarização militar das expedições ao interior da capitania de São Paulo, o incremento dos signos de distinção das elites e a desclassificação material e simbólica dos mamelucos. (KOK, 2004, p. 53, 257).

À época da viagem do Conde de Azambuja para Cuiabá, em 1751, para que tomasse posse do cargo de capitão-general, as monções já tinham muito pouco das disposições aventureiras que as caracterizavam nos primeiros anos. Poucos são os que se embrenham em rios semiconhecidos, ou que se lançam à tarefa de marchar a pé por terrenos dominados pelos grupos étnicos locais. O trabalho dos mareantes das embarcações monçoceiras revelava um incremento da hierarquização, que deixou de

ser apenas produto da divisão do trabalho para ser recoberta de uma carga simbólica militar. Assim, a disposição das 26 canoas e da tripulação de 190 homens que compunham a jornada do Conde de Azambuja reforçava, com saliente força simbólica, os sistemas de distinção entre os grupos sociais hierarquicamente posicionados.

[...] hindo primeiro a canoa de S. Excellencia com o guia do caminho todo muito bem vestido com farda azul, e chapeo de plumas tudo agalado, este hia pilotando, levava seis remeiros com vestia, e calção encarnada, e carapuça, ou barrete, com as armas de S. Excellencia abertas em prata, logo se seguia a canoa da Missão, que hião dois Padres da Companhia, e logo a canoa dois Officiaes da Salla, e atraz desta a canoa de guerra Capitania, em que demandava o Capitão de Dragoens, e logo a dos criados, e atraz destas as demais de carga, nas quaes se embarcarão II30 sacos de mantimento fora o fato, e barrilame, e outras cargas mais, e atraz de todas estas a canoa Almiranta em que comendava o Tenente da Companhia, não deixando ficar canoa para traz, e esta ordem sempre se executou. (RELAÇÃO DA CHEGADA..., 1754, p. 3).

Depreende-se dessa descrição a vigência de um sistema de distinção na viagem do Conde de Azambuja, reforçador de uma estratificação social perpetuada nos símbolos distintivos que era, no mínimo, estranha às monções dos primeiros anos. A disposição das canoas segue um ordenamento que é o da pretensa pirâmide da estratificação social, cristalizando a distância social que promove nos grupos sociais: primeiro a canoa do Conde, depois a da missão religiosa, depois a dos oficiais militares, depois a dos soldados e por último a dos criados, vigiada por uma canoa de militares à retaguarda. O guia mameluco e os remeiros deixam o costume de navegar desnudos, como o faziam os Carijós-Guaranis na expedição do governador Céspedes Xeria em 1628 e em séculos de navegação nos rios. Agora exibem as suas “vestias”, que reafirmam com força especial a hierarquia que os separa: o guia parte com chapéu de plumas “tudo agalado”, enquanto os remeiros levam o barrete com as armas do Conde “abertas em prata”. A utilização desses signos distintivos introduz uma distinção simbólica militarizada aos moldes europeus em um grupo social que preservava, com várias recriações, a cultura dos naturais da terra na prática da mareagem e nos conhecimentos das coisas do sertão.

No fim do século XVII e início do XVIII, tornou-se mais preocupante do que nunca, para a Coroa portuguesa, a autonomização política e militar das Bandeiras, verdadeiras milícias particulares das famílias paulistas mais poderosas, em constante disputa por cargos políticos. Mais tarde, as iniciativas adotadas pelo Morgado de Mateus no sentido de militarizar a capitania, além do óbvio objetivo de monopolizar a violência e centralizar o poder nas mãos da administração colonial, procuravam impor sobre as populações uma disciplina militar homogeneizadora. A burocratização da capitania, paralela ao incremento de certos setores da economia, como a cana-de-açúcar, levou, a partir dos últimos anos do século XVIII, à estigmatização progressiva do mameluco. Uma incipiente elite paulista, preocupada com coisas como indumentária, linhagem, mercês e distinção, buscava romper os laços com o mundo indígena, incorporando os ideais ibéricos de “limpeza de cor” e desclassificação das supostas “raças infectas”. (KOK, 2004, p. 53-55, 59-60).

No início do século XIX, o adjetivo “vadios”, por exemplo, já grassava entre as autoridades e elites locais quando essas se referiam aos mamelucos que compunham a força de trabalho das canoas monçoeriras. Em 1820, Antônio da Silva Leite, capitão-mor da Vila de Porto Feliz, responsável pela organização dos homens e petrechos para as expedições oficiais, afirmou que “com os vadios deste país hé que se formão as tripulações das repetidas expedições q’ desta Villa partem para o Cuyabá”. Acrescentava, porém, confirmando alguma admiração pelo estoque de técnicas e saberes sobre o sertão por aqueles homens, que tal “gente de alguma maneira [deveria] ser respeitada por sua habilidade no trabalho do Rio”. (ORDENANÇAS DE PORTO FELIZ, Cx. 54, Pasta 2, Documento 15, Ordem 291).

Em viagem pela província de São Paulo, em 1822, Auguste de Saint-Hilaire (1972) apenas reproduziu a visão negativa e estereotipada que se formara em relação aos mamelucos paulistas.

Os mamelucos não herdaram apenas o gosto pela vida errante que caracteriza os indígenas, pois destes herdaram também a descuidada preguiça, vício este que mais se acentuou em relação aos que não tinham coragem de se aventurar pelos desertos. Criados pelos indígenas, esses homens viviam em completo isolamento, desprezados pelos pais; ninguém procurava elevá-los da ignorância em que jaziam. Seus costumes eram, necessariamente, grosseiros. (p. 170).

A “gente do Caminho” foi inevitavelmente atingida pelo referido processo de segregação, pois as monções passaram a conduzir, na segunda metade do século XVIII, funcionários públicos, militares e povoadores para os fortins distantes, de modo que a tolerância às práticas e representações tipicamente mamelucas tornou-se cada vez menor. Mesmo assim, são notáveis as estratégias dos mamelucos no sentido de preservarem suas pautas culturais e buscarem serem vistos com “dignidade” pelos passageiros viajantes. No fim do século XVIII, diante dos viajantes “ilustrados”, naturalistas recém-saídos das universidades européias para serviços de demarcação de fronteiras, coleta e pesquisa de itens da flora e fauna, o esforço dos mareantes no sentido de preservarem suas pautas culturais e buscar seu reconhecimento, fugindo assim ao esmagador processo de “desclassificação”, revela-se de modo especial nas suas narrativas.<sup>14</sup>

O guia da expedição Langsdorff, Antonio Lopes Ribeiro, narrou aos viajantes, durante a passagem pela cachoeira dos Três Irmãos no rio Pardo, algo que impressionou tanto Langsdorff, quanto Florence e o restante da comitiva: “Nosso guia tem uma memória extraordinária”, anotou, com perturbação, Langsdorff (1997 [1826], p. 246) em seu diário. Tratava-se da narrativa de um naufrágio de uma canoa abarrotada de ouro naquela cachoeira, ocorrido nos primeiros tempos das minas: “Uma canoa com 80 arrobas de ouro em barra, metidas em caixotes. Procuraram alguns mergulhar, mas nunca chegaram ao fundo por causa do redemoinho que existe embaixo das rochas. A ser verdade o que referiu aquele homem, valeria a pena desviar o rio de seu leito.” (FLORENCE, 1977 [1829], p. 64-65).

Em viagem para o Iguatemi no ano de 1774, o brigadeiro José Custódio de Sá e Faria (1876 [1775], p. 235) relatou, quando passava pelo rio Tietê, sobre os montes de Araraquara, visíveis das margens do rio: “Estes serros dizem que tem ouro, e tendo-se feitas algumas entradas nunca puderam chegar a elles.” Algumas décadas antes, o Conde de Azambuja registrou a impressionante explicação que seus pilotos deram sobre alguns estrondos que se ouviam vindos aparentemente da direção dos referidos serros. O viajante anotou: “Alguns práticos tinham aquilo por sinal de ouro que ali havia [...]. Na verdade o céu estava mui como defumado, e semelhante ao que se vê como na altura de Cabo Verde, que é como de trovoadá”. (ROLIM, 1961 [1751], p. 207). Apesar da desconfiança do Conde de Azambuja diante da fala dos mareantes, a tese deles, segundo a qual os trovejantes estrondos eram a mais certa

confirmação de metal precioso nos montes de Araraquara, reforçava a tradição de que os mamelucos tinham bom faro para o ouro. Em outros termos, tinha um efeito teatral que reafirmava os mareantes como preservadores dos legados de conhecimentos sobre as coisas do sertão.

Quando D. Manuel Flores participou da Terceira Partida de Demarcação do Tratado de Madri em 1753 e passou, juntamente com a comitiva dos portugueses, pelo serro São Francisco do rio Paraguai, ficara absolutamente impressionado ao escutar o parecer sobre os estrondos ouvidos na direção daquele serro: esses práticos portugueses seriam “inteligentes em catear minas de oro” (FLORES, 1836 [1756], §31), asseverou na carta ao Marquês de Valdelírios. Acrescentou que os portugueses eram igualmente práticos para “conocer las que tienen diamantes, que me aseguraron unánimemente y sin disfraz que esta sierra tenía las más seguras señas de ser abundante de uno y outro”. (§ 31). Ao ouvir tudo isso dos práticos que o acompanhavam na Partida, Flores teve o impulso de fazer uma digressão ao dito serro São Francisco, mas se justifica ao Marquês de Valdelírios, não contava com ninguém na comitiva espanhola que soubesse embrenhar-se mata a dentro e nem queria despertar a cobiça dos portugueses. (§ 31).

Com os seus depoimentos sobre as coisas e gentes do sertão, os mareantes buscavam se afirmar, mesmo diante dos viajantes mais “ilustrados” nas modernas ciências, como os genuínos conhecedores das terras por onde viajavam. Alguns chegavam até a abordar os viajantes para que registrassem suas explicações. Parece ser esse o caso, anotado por Lacerda e Almeida, de um proeiro que, a certa altura do rio Tietê, veio lhe contar fantástica narrativa. Segundo Lacerda e Almeida, o proeiro

por intelligencia das Cachoeiras, e por ser mettido a Letrado, hé estimado dos mesmos Guias, e Pilotos (Lacerda e Almeida, 1900 [1788], p. 54). Vendo pois este proeiro que na hora do descanso me estava informando dos referidos poços, chegou-se também para dar notícia d’elles. [...] Entre a prodigiosa quantidade de peixe, que me disse se pescava, [...] contou-me mais que n’estes poços havião mãis d’água encantadas, que levantavão grandes ondas, e fazião muita bulha, e tinham morto alguns homens, &c. Pedi-lhe a descrição d’estas encantadas matronas, e elle (não obstante nunca as ter visto) me fez a descripção de um monstro mais horrendo, que aquelles que nos pinta Horácio. Intentei desabusal-o; mas elle, e toda a comitiva se mostrarão tão re-sentidos e pertinazes, que para o contentar, e evitar alguma sublevação me ví obrigado a seguir o partido das mãis d’água encantadas. (1841 [1790], p. 84).

O viajante poderia ter a sua ciência, mas os sertanistas também tinham uma, e essa era a mais adequada para o cotidiano nos sertões, afirmou o irritado remeiro, em um dos pontos altos da discussão que parece ter mobilizado toda a tripulação da expedição:

[...] chegando-se a mim com a testa franzida, com os olhos arregalados, e finalmente com todos os gestos de hum furioso Peripatético, me disse, que eu entendia muito bem dos meus relógios (nome que dava aos instrumentos Astronômicos) e que ele sabia mais do que eu, o que havia pelos Certões pela experiência que tinha e pelo que tinha visto. (LACERDA E ALMEIDA, 1900 [1788], p. 55).

*Experiência*: uma palavra-chave nesse contexto. O viajante poderia entender de muitas coisas, ser um homem de ciência, mas enquanto fronteiriços, esses trabalhadores enfatizavam que, naquelas paragens, eles eram os sábios, conheciam os acontecimentos significativos, narrados de geração para geração, sabiam as utilidades dos recursos naturais, as estratégias para diminuir os perigos e sanar as agruras. Nesse sentido, percebe-se, nesses práticos do sertão, em suas relações com os viajantes, uma disposição pela busca de afirmação e reconhecimento da “dignidade” das suas práticas culturais, de seu conhecimento e de sua experiência, mesmo que fossem dominados nas relações sociais e, muitas vezes, soubessem disso.

## Desintegração

Se, como afirma Caio Prado Júnior (2000, p. 125-127), o sentido da colonização portuguesa na América tinha como base a empresa comercial orientada para o mercado externo, cuja evolução dava-se sob a forma de ciclos especulativos e instáveis (cana, ouro, algodão, café), dependentes do esgotamento dos recursos ou dos mercados, as monções também devem ser entendidas como um ciclo. Segundo Leonardo Arroyo (1978, p. XXI), o desenvolvimento do assim chamado ciclo de luar, ou seja, o transporte terrestre em mulas carregadas, é um elemento decisivo para explicar o fim das monções, em que pese o ouro, cada vez mais exíguo nas minas, também tenha contribuído. Obviamente o lucro desse novo negócio compensava para os envolvidos, como relatou Saint-Hilaire, em 1819, apontando que a rota terrestre passava por Goiás e de

Mato Grosso retornava para a Bahia, “onde as mulas são negociadas com lucro superior a 100%”. (1976, p. 180). Cabe acrescentar que, desde 1742, as monções começaram a sofrer a concorrência das chamadas “monções do norte”, que pelos rios Amazonas, Madeira, Mamoré e Guaporé, traziam e levavam gentes e coisas para Vila Bela e Cuiabá. (SÁ, 1899 [1765], p. 95; LAPA, 1973). Em meados do século XIX, muitos mareantes da região de Itu e Araraitaguaba já tinham se assentado em Belém ou Vila Bela para trabalhar nas ubás monóxilas pelos rios da bacia Amazônica. Dos que ficaram, muitos morreram em 1838, na epidemia de febre tifóide que assolou Porto Feliz. (HOLANDA, 2000, p. 114).

Pode-se agora reavaliar a noção de “desclassificados” pensando *com* e *contra* Caio Prado Júnior. A noção de “desclassificados”, tal como apresentada por Caio Prado Júnior, permite perceber, entre a população que estava fora das sombras do latifúndio monocultor, os efeitos devastadores da instabilidade dos ciclos econômicos. O sistema econômico inviabilizava o mercado interno em favor da produção agroexportadora de larga escala; a mudança dos ciclos desagregava a parte da sociedade atingida pela crise, avultando o número de miseráveis.

Mas é preciso ir para além dessa noção, pensando os processos complexos de “desclassificação”, pelos quais as emergentes elites paulistas do fim do século XVIII, afiançadas na pujança cada vez maior do negócio do açúcar, sustentaram a estigmatização da cultura mameluca. Ao mesmo tempo, é preciso observar a violência do sistema de recrutamento promovido pelas autoridades coloniais, visível na militarização das expedições, na imposição de uma rígida disciplina militar, nos castigos severos e no cerceamento da mobilidade aos mamelucos.

Da mesma forma, somente pensando para além da noção de “desclassificados” se podem perceber duas disposições centrais no âmbito da cultura mameluca vigente entre os mareantes das monções: por um lado, a hibridação de elementos culturais díspares que vão compor um repertório cultural que conserva e recria o legado de técnicas e conhecimentos indígenas; e por outro, a despeito do processo de desclassificação e estigmatização, a resistência movida por esses mareantes no sentido de preservar suas pautas culturais e obter o reconhecimento de sua “dignidade” diante dos viajantes, uma busca por fazer respeitar seus conhecimentos do sertão e, sobretudo, sua experiência.

Seja como for, a desintegração do movimento das monções é, ainda assim, a desintegração da vida das pessoas que giravam em torno desse

ciclo. Conhecimentos que se perdem, vidas que são destruídas. Como diz Caio Prado Júnior: “Depois abandona-se tudo em demanda de outras empresas, outras terras, novas perspectivas. O que fica atrás são restos, farrapos de uma pequena parcela de humanidade em decomposição.” (2000, p. 127).

## Notas

---

Agradecimentos a minha orientadora Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Evandir Codato e a Mariana Esteves de Oliveira, pelo apoio constante. O presente trabalho sintetiza alguns resultados a que cheguei em minha dissertação de mestrado sobre as relações interculturais entre as populações envolvidas no movimento das monções.

<sup>1</sup> A ênfase no estudo das representações com as quais os viajantes descreviam e interpretavam o mundo social, escamoteando as relações sociais concretas que envolviam as viagens, sobretudo as relações de trabalho, pode ser observada nos seguintes estudos: Lisboa (1997); Pratt (1999); Costa (1999).

<sup>2</sup> Destaco, dentre outros estudos: Leonardi (1996); Silva (2004); Kok (2004).

<sup>3</sup> Entendendo-a como podendo, no dizer de Jim Sharpe (1992, p. 54), “servir como corretivo à história da elite abrindo a possibilidade de uma síntese mais rica da compreensão histórica, de uma fusão da história da experiência do cotidiano das pessoas com a temática dos tipos mais tradicionais de história”. Ainda: Thompson (2001).

<sup>4</sup> Rejeitando as abordagens sistêmicas de cultura, Thompson propõe que essa seja entendida como um conjunto de diferentes recursos que supõem trocas entre o dominante e o dominado, o escrito e o oral, a aldeia e a metrópole, além de ser uma arena de “elementos conflitivos”. Assim, ao analisar as relações culturais deve-se ter sempre presente “a arquitetura nua de uma estrutura de relações de dominação e insubordinação, [e que] dentro desse

traçado arquitetônico era possível traçar muitas cenas e representar diferentes dramas”. (THOMPSON, 1998, p. 78).

<sup>5</sup> “Antonio Lopes, nosso guia, tem sua memória extraordinária; conhece cada pedra da cachoeira, cada árvore frutífera às margens do rio, cada banhado ou riacho, cada relva, cada acontecimento, cada quebra, naufrágio ou perda de embarcações ou homens, escravos ou livres, no caminho de Porto Feliz até Cuiabá.” (LANGSDORFF, 1997 [1826], p. 246).

<sup>6</sup> De acordo com Maria Thereza Schorer Petrone (1968, p. 110), “com o crescente interesse pela cultura da cana, aumentou o número de escravos e a sua conseqüente importação; [...] de 1813 a 1836 a população livre aumentou 44,7 por cento e a escrava de 80,1 por cento”.

<sup>7</sup> Era fato amplamente conhecido, à época, que o grupo étnico Payaguá capturava os escravos levados pelas monções para vendê-los ou trocá-los em Assunção. (CARVALHO, 2005a).

<sup>8</sup> “Processos socioculturais nos quais estruturas práticas discretas, que existiam de forma separada, se combinam para gerar novas estruturas, objetos e práticas.” (CANCLINI, 2003, p. XIX).

<sup>9</sup> Embora atuassem vivamente os mecanismos de extração do exclusivo colonial. (VOLPATO, 1987, p. 132).

<sup>10</sup> D. Luís Antonio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, governou a capitania de São Paulo no período entre 1765 e 1775. Estudo clássico sobre sua administração encontra-se em Bellotto (1979).

<sup>11</sup> Esse é um traço que evidencia tratar-se de uma relação pré-capitalista de

produção. De acordo com Marx (1983, p. 143), na economia capitalista, o empregador só paga o salário depois que o trabalhador já criou um valor. Diversamente, nas relações de trabalho vigentes entre os mareantes da monções dos séculos XVIII e XIX, ocorre o fornecimento de crédito do empregador ao trabalhador, com o pagamento adiantado do salário de cinco ou mais meses. Assim, há uma inversão inicial de capital-dinheiro, para usar a instigante formulação de Gorender (1978, esp. p. 172-191).

<sup>12</sup> O Morgado de Mateus advertiu o sargento-mor de Itu a respeito da fuga de mareantes com os salários adiantados, como se pode ler em carta de agosto de 1769: “Com estranheza recebo a notícia de terem desertado p.<sup>a</sup> o mato os pilotos, e proeiros, q’ devião ir nas canoas de socorro dessa expedição; [...] não se recolhendo antes

de sair a expedição, nunca mais [deverão servir] de pilotos, ou de proeiros, e vmc.<sup>e</sup> os prenderá, e remeterá a este calabouço.” (DI, v. 6, p. 12).

<sup>13</sup> Inspiro-me, aqui, nas análises de Thompson (1998, p. 75; 2001, p. 224), guardando, é claro, todas as ressalvas quanto às diferenças estruturais da sociedade inglesa do século XVIII por ele estudada.

<sup>14</sup> O autor de um relato de viagem narra suas experiências, mesmo a experiência de ouvir coisas de outras pessoas. Em seus diários ou relações de viagens, os viajantes anotam, além do que puderam presenciar e vivenciar, o que ouviram de outras pessoas que, ou presenciaram, ou também ouviram de outros algumas narrativas marcantes, de modo que as memórias acabam circulando. (BENJAMIN, 1980; CARVALHO, 2005b).

## Referências

- ARROYO, Leonardo. Introdução: Tietê – rio, homem e livro. In: NÓBREGA, Mello. *História do rio Tietê*. 2. ed. São Paulo: Governo do Estado, 1978. p. XI-XXI.
- AUTOR ANÔNIMO. Notícia 8ª Prática exposta na cópia de uma carta escrita do Cuiabá aos novos pretendentes daquelas minas [1746]. In: TAUNAY, Afonso de. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1961. p. 179-200. v. 3.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Secretaria do Estado da Cultura e Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.
- BENJAMIN, Walter. O narrador: observações sobre a obra de Nikolai Leskow. Trad. de Modesto Carone. *Textos Escolhidos*. Trad. de José Lino Grünnewald et al. São Paulo: Abril Cultural, 1980. p. 57-74. (Coleção Os Pensadores).
- BERNARD, Carmen; GRUZINSKI, Serge. *Historia del Nuevo Mundo: los mestizajes, 1550-1640*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999. t. II.
- CANCLINI, Néstor Garcia. *Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade*. Trad. de Ana Regina Lessa, Heloísa Pezza Cintrão. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2003.
- CARVALHO, Francismar Alex Lopes de. Los señores de los ríos y sus alianzas políticas. *Revista de Antropología Iberoamericana*. Madrid, v. 42, 2005a. Disponível em: < <http://www.aibr.org> >. Acesso em: 16 jan. 2006.
- \_\_\_\_\_. Perspectivas teóricas acerca da leitura e análise de relatos de viajantes: Hercules Florence, narrador. *Fenix – Revista de História e Estudos Culturais*, v. 2, n. 2, 2005b. Disponível em: < <http://www.revistafenix.pro.br> >. Acesso em: 10 jan. 2006.
- COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente: Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Estação Liberdade/ Kosmos, 1999.
- DI. Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. *Publicação oficial de documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo: Yguatemy*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1902. v. 6.
- FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas: 1825 a 1829; com gravuras do autor [1829]*. Trad. de Visconde de Taunay. São Paulo: Cultrix; USP, 1977.
- FLORES, Manuel Antonio de. *Carta de D. Manuel A. de Flores al Marqués de Valdelirios, Comisario General de S. M. Católica, para la ejecución del Tratado de Límites celebrado en Madrid en 1750 [1756]*. In: ANGELIS, Pedro de. *Colección de obras y documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las provincias del Río de La Plata. Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1836. t. 4.*
- GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978.
- HANNERZ, Ulf. Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. *Mana*, n. 3, v. 1, p. 7-39, 1997.
- \_\_\_\_\_. Fronteras. *Revista de Antropologia Experimental*, n. 1, 2001.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. 3. ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Monções*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 2000.

- JUZARTE, Theotônio José. Diário da navegação [...] que principia em 10 de março de 1769. In: TAUNAY, Afonso de. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1961. p. 239-96. v. 3.
- KOK, Glória. *O sertão itinerante: expedições da capitania de São Paulo no século XVIII*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2004.
- LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. *Diário da viagem [...] nos annos de 1780 a 1790*. São Paulo: Typ. Costa Silveira; Arquivo do Estado de São Paulo, 1841.
- \_\_\_\_\_. Diário da viagem feita de Villabella até a cidade de São Paulo [...] no anno de 1788. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, parte 1ª, v. 99, t. 62, p. 35-59, 1900.
- LANGSDORFF, Georg H. Von. *Os diários de Langsdorff*. In: SILVA, Danuzio Gil Bernardino da. Trad. de Márcia Lyra Nascimento Egg et al. Campinas: Associação Internacional de Estudos Langsdorff; Rio de Janeiro: Fiocruz, 1997. 3 v.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- LARA E ORDONHES, Diogo de Toledo. Carta de um passageiro de Monção [1785]. In: TAUNAY, Afonso de. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1961. p. 223-235. v. 3.
- LEONARDI, Victor. *Entre árvores e esquecimentos: história social nos sertões do Brasil*. Brasília: Paralelo 15, 1996.
- LISBOA, Karen M. *A nova Atlântida de Spix e Martius: natureza e civilização na viagem pelo Brasil (1817-1820)*. São Paulo: Hucitec, 1997.
- MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Trad. de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Coleção Os Economistas).
- NÓBREGA, Mello. *História do rio Tietê*. 2. ed. São Paulo: Governo do Estado, 1978.
- ORDENANÇAS de Porto Feliz. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 54, Pasta 2, Documento 15, Ordem 291.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense/Publifolha, 2000.
- PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Trad. de Jézio Hernani Bonfim Gutierre. Bauru: Edusc, 1999.
- RELAÇÃO da chegada, que teve a gente de Mato Groço, e agora se acha em companhia do senhor D. Antonio Rolim desde o Porto de Araritaguba, até a esta villa Real do Senhor Bom Jesus do Cuyabá*. Lisboa: Officina Silva, IEB, USP, 1754.
- ROLIM, D. Antonio. Relação da viagem [...] de São Paulo para a Villa de Cuyabá, em 1751. In: TAUNAY, Afonso de. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1961. p. 201-222. v. 3.
- SÁ E FARIA, José Custódio de. Diário da viagem que fez o brigadeiro [...] da cidade de São Paulo à Praça de Nossa Senhora dos Prazeres do Rio Iguatemy, 1774-1775. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 1876. p. 217-91. v. 52, t. 39.
- SÁ, José Barbosa de. *Chronicas do Cuyabá [...] [1765]*. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 4, p. 5-217, 1899.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à província de São Paulo e resumos das viagens ao Brasil, província Cisplatina e*

*Missões do Paraguai*. Trad. de Rubens de Moraes. São Paulo: Martins/Edusp, 1972.

\_\_\_\_\_. *Viagem à província de São Paulo*. Trad. de Regina Regis Junqueira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Edunesp, 1992. p. 39-62.

SILVA, Valdez Antônio da. *Os fantasmas do rio: um estudo sobre a memória das monções no vale do médio Tietê*. 2004. Dissertação (Mestrado) – Unicamp, Campinas, 2004.

THOMPSON, Edward Palmer. Modos de dominação e revoluções na Inglaterra. In:

\_\_\_\_\_. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2001.

THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*. Trad. revisada por Antonio Negro et al. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

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

XERIA, Luís de Céspedes. Carta do capitão-general governador do Paraguai [...] a Felipe IV sobre a sua navegação no Tietê e no Paraná [1628]. In: TAUNAY, Afonso de. *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo: Melhoramentos, 1961. p. 109-113. v. 3.