

Pilotos, remeiros, proeiros e guias na Rota das Monções. (Séculos XVIII – XIX)

Ms. Silvana Alves de Godoy
Professora do Curso de História da Uniabeu - Centro Universitário

Este estudo analisa os trabalhadores envolvidos na Rota das Monções. As Monções eram expedições fluviais que partiam da Vila de Itu para comercializar com as minas de Cuiabá entre o século XVIII e inícios do século XIX. Situada no porto de partida da rota das monções, Itu aproveitou este comércio para escoar parte de sua produção, além de fornecer mão-de-obra e logística necessárias às expedições. Ao discorrer sobre os homens que compunham as tripulações monçoeiras em 1820, Antonio da Silva Leite, capitão mor da vila de Porto Feliz, responsável pela organização de várias expedições reünas ao Mato Grosso, afirmou que elas eram feitas por *vadios*. No entanto, disse também que aqueles homens deveriam ser respeitados por sua *habilidade* no trabalho do rio¹. Vadios e habilidosos, eis as percepções que muito provavelmente uma certa parcela da sociedade fazia daqueles que se dedicavam aos ofícios de pilotos, remeiros, proeiros e guias das monções. Quais seriam as razões para qualificar aqueles homens de vadios e, ao mesmo tempo, de habilidosos? No que se fundamentavam aquelas percepções? Quem eram aqueles homens que viviam das artes de navegar? Para responder a essas perguntas recorreremos a um conjunto de fontes, que incluem listas nominativas de habitantes, inventários, testamentos, cronistas, bandos, ordenanças, dentre outras.

Vencer as cento e treze cachoeiras que possuíam os rios situados no percurso entre Ararituaba e Cuiabá era, segundo D. Antônio Rolim, “uma arte (...) maior do que se representa à primeira vista”. A execução dessa arte narrada pelo conde de Azambuja era feita pela tripulação encarregada da navegação ao Cuiabá: pilotos, também chamados de guias ou práticos, proeiros e remeiros. O sucesso ou não das expedições monçoeiras começava pela própria escolha da tripulação. Os mais precavidos preferiam colocar “pilotos em lugar de remeiros”.² Obviamente, uma razão estava por trás desta escolha.

¹ Ordenanças de Porto Feliz. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 54. Pasta 2. Documento 15. Ordem 291.

² ROLIM, D. Antonio. “Relação da viagem que fez o conde de Azambuja, D. Antônio Rolim, da cidade de S. Paulo para a vila de Cuiabá em 1751”. In TAUNAY, Afonso de E. Relatos monçoeiros. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo: Edusp, 1981, p. 200

Havia uma hierarquia de funções entre os componentes da tripulação. O guia possuía estatuto superior, era tido como “um homem dos mais práticos, e inteligentes”, a quem todos obedeciam³. Era quem estava a frete da expedição, ordenava os trabalhos, as horas de saída, pouso e comida, as cargas que se devia tirar nas cachoeiras, dirigia, “nos lugares perigosos, as canoas maiores” e dava “as convenientes direções para as outras”⁴. Em alguns trechos do percurso a habilidade e a experiência do piloto eram recursos fundamentais para a expedição. Em certas cachoeiras, por exemplo, um viajante anônimo informa que “as canoas corriam mais que o pensamento”, e o seu manejo tinha que ser feito com muita segurança, o que pedia um “piloto esperto”⁵. Dessa forma, para o sucesso de uma expedição, aconselhava-se sempre o embarque de “bons pilotos e proeiros”⁶, como o da monção de Diogo Ordonhes que era “muito prudente, e sabido no seu ofício”⁷.

Os proeiros eram responsáveis pela guarda da chave do caixão “das carnes salgadas e das frasqueiras”⁸, onde também se guardava as aguardentes. De proeiros e pilotos exigia-se destreza e experiência. Remeiros, por sua vez, bastava que estivessem “acostumados a remar e fossem cientes das manobras de canoa em geral”⁹.

A tripulação e cargas ocupavam lugares específicos nas embarcações. As cargas iam na parte central da embarcação. Na proa, remeiros e proeiros e, na popa, pilotos¹⁰ e passageiros¹¹. A técnica da navegação adotada nas monções conservou a tradição indígena e era da seguinte forma: todos remavam em pé e ao mesmo tempo¹². Na proa, o proeiro tinha a obrigação de “continuamente de meter o remo na água [e] dar uma pancada com o calcanhar”. O estrondo servia de compasso para que todos ao mesmo tempo metessem os

³ JUZARTE, Theotônio José. “Diário da navegação do Rio Tietê, Rio Grande Paraná, e Rio Guatemi em que se dá Relação de todas as coisas mais notáveis destes Rios, seu curso, sua distância, e de todos os mais rios, que se encontram, ilhas, perigos, e de tudo o acontecido neste diário, pelo tempo de dois anos, e dois meses. Que principia em 10 de março de 1769” In: TAUNAY, 1981, *op. cit.*, p. 235

⁴ LEVERGER, Augusto. “De São Paulo a Curitiba. Derrota de navegação interior. Da vila de Porto Feliz na província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capital da Prov. de Mato Grosso” In Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Volume 247, Abril-Junho, 1960, pp. 364-365 e 366.

⁵ Notícia 8ª Prática, In TAUNAY, 1981, *op. cit.*, p. 170 e 176.

⁶ Notícia 8ª Prática. In TAUNAY, 1981, *op. cit.*, p. 188

⁷ Carta de um passageiro de monção (1785), In Taunay, 1981, *op. cit.*, p. 220.

⁸ ALMEIDA, Francisco José de Lacerda. Diários de Viagem. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944, pp. 93 e 94.

⁹ LEVERGER, Augusto. 1960, *op.cit.*, p. 365.

¹⁰ JUZARTE, Theotônio José. In: TAUNAY, 1981, *op. cit.*, p. 234.

¹¹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. Monções. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 75.

¹² HOLANDA, Sérgio Buarque de. Caminhos e Fronteiras. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 146.

remos na água, e com força igual e ininterrupta, todos os mais das outras canoas faziam o mesmo, o que provocava “uma bulha surda, e continuada”¹³. Além do trabalho específico nos rios, “em certos lugares a tripulação era forçada a passar por terra, arrastando as canoas ou guindando-as em cordas” e, nas cachoeiras médias ou menores, embora os barcos ficassem no rio, era “preciso aliviá-los da carga e dos passageiros”¹⁴.

Navegava-se “das oito da manhã até as cinco da tarde pela razão das muitas neblinas que encobrem os perigos destes rios”, que as dissipavam somente ao meio dia¹⁵. No final da tarde, após encerrarem-se os trabalhos de navegação, outras tarefas eram destinadas aos remadores, como os preparativos para o pouso e o jantar. Enquanto uns cortavam árvores e limpavam o terreno onde seria montado o pouso, outros “buscavam lenha seca para acenderem fogo”, e tratavam de amarrar as barracas e suspender as redes de dormir¹⁶.

Pelos relatos, foi possível observar que para fazer parte da tripulação de uma expedição monçoieira, mais do que se considerava coragem, eram necessários força física, conhecimento de técnicas de navegação, do trajeto a ser percorrido, o que, certamente, demandava aprendizagem e experiência. Pressupunha, enfim, o domínio de um saber especializado. Por isso, D. Antônio Rolim, classificou a navegação no caminho das monções como uma arte, enquanto o capitão mor Antônio da Silva Leite enfatizou a habilidade dos homens que dominavam técnicas e saberes. Deste modo, percebe-se que contemporâneos à monções valorizavam, até certo ponto, o trabalho de remeiros, proeiros, pilotos, dentre outros que se lançavam rumo ao Cuiabá.

Todavia, uma parcela da sociedade setecentista e oitocentista, bem como historiadores de séculos posteriores, classificava aqueles que se ocuparam dos ofícios monçoieiros, como vadios, ou “desafeitos ao trabalho e à ordem – vagabundos e criminosos”, parte de um conjunto “cuja harmonia só a ameaça de castigos corporais conseguia manter”¹⁷.

¹³ JUZARTE, Theotônio José. In: TAUNAY, 1981, *op. cit.*, p. 235

¹⁴ HOLANDA, Sergio Buarque de. 1994, *op. cit.*, pp. 146 e 147.

¹⁵ JUZARTE, Theotônio José. In: TAUNAY, 1981, *op. cit.*, p. 235

¹⁶ SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem à província de São Paulo. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1976, pp. 34 e 35.

¹⁷ NÓBREGA. Melo. História do Rio Tietê. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 1981, p.116.

Em sua expedição, Hércules Florence afirmou ter tido muitas dificuldades para fazer embarcar seus remadores. A razão é que alguns “não queriam deixar os parentes ou amigos” que haviam ido ao Porto Geral para despedidas. Tais fatores ocasionavam inúmeros atrasos na partida, segundo o viajante. A considerar as dificuldades e os perigos que envolviam aquelas viagens e os cerca de sete a oito meses entre ida e volta, aquelas delongas nas despedidas eram perfeitamente compreensíveis. Certamente o naturalista foi insensível aos sentimentos familiares dos tripulantes.

Outra razão para os atrasos é que ao receberem a metade do dinheiro a que teriam direito pela expedição, alguns remadores gastariam tudo com bebidas e mulheres. Na hora do embarque “uns estavam completamente embriagados”. Assevera o naturalista a respeito daquela “gente”: “a fazer-lhes a vontade, num momento atirariam fora todo o pagamento da viagem”. Outros remeiros e proeiros ao chegarem a Cuiabá “em poucos dias despendem o resto do dinheiro”, muitos até voltam por “terra a pedir esmolas pelo caminho”¹⁸. Difícil saber como o viajante encontrou base para tamanha generalização, já que era a primeira e única vez que viajava na rota das monções, contrariando suas próprias palavras, pois, afinal, como sabia que voltavam a pé se não retornou com eles e tampouco comentou que encontrou pedestres nas margens dos rios? Certamente, ouviu alguém dizer ou suas observações estão carregadas de juízos de valor, que atribuem características pejorativas a remeiros e proeiros.

Anos antes de Florence, em 1784, comerciantes se queixavam de “alguns camaradas para pilotos, proeiros e remeiros de suas canoas (...) [que] depois de receberem toda a paga ou parte dela costumam fugir nas vésperas da saída [e] outros deixam de dar cumprimento aos ajustes, causando lhes (...) notável prejuízo”. Insistentemente, solicitavam ao capitão mor Vicente da Costa Taques e Aranha que, sob “pena de prisão”, fizesse os camaradas irem “ao Porto de Araritaguba”, obrigando-os a cumprirem os seus ajustes. O capitão mor acreditava que alguma providência deveria ser tomada por considerar aquele comércio de utilidade do Real Erário. No entanto, alegava que a providência não seria apenas como os comerciantes queriam, sob pena de prisão. O que se poderia fazer era obrigar os que tivessem recebido toda a paga, ou parte dela, a dar cumprimentos aos ajustes, inclusive os que quisessem devolver a quantia recebida.

¹⁸ FLORENCE, Hercules, 1977, *op. cit.*, p. 33.

Deveria argumentar que os comerciantes não teriam “tempo de procurar outros camaradas” e que a “a menor demora” no embarque era muito prejudicial aos negócios¹⁹.

Em alguns episódios, nota-se que toda a tripulação não era tratada da mesma forma. Pela quantidade de cachoeiras existentes no caminho, ocorriam muitas perdas de canoas. Em 1810, numa expedição reiúna, uma das canoas foi alagada. Em 01 de setembro, o comandante da expedição, o sargento mor engenheiro, Antônio Teixeira Cabral, escreveu do Quartel de Camapoã ao capitão mor da vila de Porto Feliz, responsável pela organização daquela frota, responsabilizando o guia da expedição, José de Arruda Botelho, pelo episódio, uma vez que ele havia metido a canoa na cachoeira “contra o parecer do piloto”. Em virtude das perdas, exigia que fossem suspensos os soldos, e a pessoa do “dito guia até a liquidação da avaria”²⁰.

Antes mesmo de Antônio Teixeira Cabral escrever a carta, o tenente dos Dragões de Mato Grosso, Antônio Maria da Silva Torres, em 29 de agosto, enviou uma carta ao mesmo capitão mor, já lhe precavendo de que se aparecesse alguma “representação contra os camaradas” que não lhe desse “logo inteiro crédito”, pois deveria se informar. A respeito dos camaradas, assegurava o tenente que não podia “haver melhor gente, nem tão obediente a todos os superiores”. Finaliza a correspondência reafirmando enfaticamente a importância de o capitão mor se informar a respeito do caso, e não se ater “cegamente a paixões particulares”²¹.

Não sabemos qual o motivo do tenente em defender com tamanha ênfase o guia. Pode ser que tivesse alguma desavença com o próprio sargento mor engenheiro, ou talvez acreditasse realmente que o guia não tivesse qualquer culpa no ocorrido. Porém, apesar de quaisquer *paixões particulares*, o fato é que o capitão mor de Porto Feliz isentou José de Arruda Botelho de culpa, asseverando que “o dito guia é há muito mestre do caminho e zeloso nos perigos pois que já viajou comigo nesta ocupação”²². Também não sabemos o que levou o capitão mor a isentá-lo, como fez o tenente. Talvez não tivesse qualquer culpa no episódio. No entanto, um *detalhe* talvez faça a diferença no caso do guia José de

¹⁹ Ordenanças de Itu. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 55. Pasta 1. Documento 35. Ordem 292.

²⁰ Ordenanças de Porto Feliz. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 54. Pasta 1. Documento 38B. Ordem 291.

²¹ Ordenanças de Porto Feliz. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 54. Pasta 1. Documento 38C. Ordem 291.

²² Ordenanças de Porto Feliz. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 54. Pasta 1. Documento 38. Ordem 291.

Arruda Botelho. No censo de 1813, foi descrito como branco e era “piloto no caminho do Cuiabá”.

A partir de 1798, as listas nominativas passam a indicar a cor dos moradores de Itu e Ararituaguaba. Em relação aqueles que faziam parte das tripulações (guias, pilotos, remeiros, proeiros, mareantes, navegantes etc.), nota-se que a maior parte deles era formada por pardos (Tabela 4)

Tabela 4

Tripulação e condição social. Porto Feliz (1798-1829)

Ano	Branco		Pardo		Negro		Não informa		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1798	0	0,0	19	73,1	1	3,8	6	23,1	26	100,0
1803	10	27,0	26	70,3	1	2,7	0	0,0	37	100,0
1808	9	23,7	28	73,7	1	2,6	0	0,0	38	100,0
1813	4	22,2	14	77,8	0	0,0	0	0,0	18	100,0
1818	1	11,1	7	77,8	1	11,1	0	0,0	9	100,0
1824	2	12,5	11	68,8	3	18,8	0	0,0	16	100,0
1829	3	17,6	14	82,4	0	0,0	0	0,0	17	100,0
T o t a l	29	18,0	119	73,9	7	4,3	6	3,7	161	100,0

Fonte: Listas Nominativas de Porto Feliz - AESP

Dessa forma, é possível perceber que 73,9% dos tripulantes monçoeiros eram pardos, 4,3% negros e 18% brancos. O que significava ser *pardo* na sociedade colonial? Mais do que a simples aparência da tez, segundo Sheila de Castro Faria significava situar-se “a meio caminho entre a certeza da liberdade e o comprometimento com algum antepassado escravo”, expressando pois uma condição social, estigmatizada. Pardos, livres e forros nunca deixavam de ter lembrada a sua origem escrava. Havia adjetivos pejorativos para aqueles que se situavam entre o “senhores e escravos”, tais como *vadios*, como disse o capitão mor de Porto Feliz, expressando percepções de grupos dominantes no período escravista a respeito daqueles homens. Segundo Sheila Faria, historiadores também os classificaram como “marginais”, “desclassificados”, ou componentes do “mundo da desordem”. Porém, eram “mão de obra potencial ou adequados e subjugados ao poder de mando dos ‘homens bons’” e, quando “livres e autônomos, significavam ameaça à ordem que se queria impor”. Por isso, a exigência feita ao capitão mor da vila de Itu, Vicente Taques, obrigando, sob “pena de prisão”, os camaradas a cumprirem os

ajustes feitos com os comerciantes. Era o que Castro Faria chamou de “aprendizado da obediência e da sujeição”²³.

Mas não apenas o capitão mor e o viajante Florence desqualificaram os tripulantes das monções. Já se afirmou que eram “criados na ociosidade e inadaptáveis à disciplina rígida” que o trabalho monçoeiro exigia²⁴. Isto difere de alguns casos observados nesta pesquisa. Perseguindo trajetórias de algumas pessoas que viviam da “navegação do caminho do Cuiabá”, de “mareante do caminho do Cuiabá”, de “piloto do caminho do Cuiabá”, de “guia do Cuiabá”, de “proeiro” e de “remeiro”, foi possível perceber a constância delas no exercício de seus ofícios.

Em 1798, Ângelo de Góes, pardo, 30 anos, pai de Francisco e Ana Maria e casado com Perpétua Pinto, parda, dizia “viver de trabalhar na navegação do Cuiabá”. Em 1803, Ângelo Góes, pardo, 41 anos, pai de Francisco e Ana e casado com Perpétua Pinto, parda, afirmava viver da “navegação do caminho do Cuiabá”. Em 1808, cinco anos depois, novamente é listado um Ângelo Góes, pardo, 46 anos, casado com Perpétua Pinto, parda, vivendo da “mareação no caminho do Cuiabá”. Em 1813, vivendo do “caminho do Cuiabá”, estava Ângelo Góes, pardo, 51 anos, casado com Perpétua Pinto. Isso significa que permaneceu na atividade pelo menos durante 15 anos.

Em 1798, nas listas nominativas de Porto Feliz, Agostinho Ferras, pardo, 44 anos, casado com Maria Rodrigues, parda, foi designado vivendo “com plantação” e “de jornal no Caminho de Cuiabá”. Sua renda anual era de 31\$000. Em 1803, Agostinho Ferras, pardo, natural de Porto Feliz, 42 anos, continuava casado com Maria Rodrigues, parda. Na ocasião, Agostinho vivia de “navegação no caminho de Cuiabá”. Em 1808, Agostinho Ferras, pardo, casado com Maria Rodrigues, parda, ainda realizava seu trabalho na Rota das Monções, pois vivia de “mareação no caminho de Cuiabá”. Sendo a mesma pessoa mencionada nos 3 censos, Agostinho permaneceu pelo menos por 20 anos na rota das monções.

Antônio Lopes, pardo, atuou na rota das monções de 1808 a 1829. Bento Nobre atuou de 1798 a 1813; Bento Teixeira, de 1803 a 1824; João Cardoso, de 1803 a 1818; Joaquim Moreira Silva, de 1798 a 1808; Nicário Pinheiro, de 1803 a 1818; Pedro Leme

²³ FARIA, Sheila de Castro. A colônia em movimento. Fortuna e família no cotidiano colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988, pp. 103, 108 e 109.

²⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque. 1990, *op. cit.*, p. 68.

Silva permaneceu na rota das monções de 1798 a 1818. Outros exemplos poderiam ser relatados, mas o que importa é enfatizar que esses homens nada tinham de vadios ou ociosos, eram, sim, trabalhadores, que exerciam ofícios que exigiam o domínio de técnicas e saberes.

Nas ordenanças de Porto Feliz, eram constantes as reclamações de que camaradas, chegando ao Cuiabá, desertavam, não mais voltando com a expedição. Ou, como vimos, de que os camaradas recebiam o pagamento, ou parte dele, para realizar a referida viagem e não cumpriam o acerto. Embora alguns camaradas optassem por não regressar a Porto Feliz, ficando em Cuiabá, em Mato Grosso, ou mesmo andando na rota do Caminho de Cuiabá para o Pará²⁵, outros comportamentos também estavam presentes entre os que viviam do caminho do Cuiabá. A maior parte dos tripulantes tinha família em Porto Feliz, e voltava para o seio da mesma quando do retorno das expedições. Nas listas, dentre os 162 tripulantes, apenas 4 eram solteiros, e os demais eram casados ou viúvos.

Difícil saber quanto era pago à tripulação pelas viagens à Cuiabá, já que, certamente, no decorrer do período monçoeiro, houve variações no valor pago, bem como para cada tipo de função. Mas há alguns indícios. Em 1726, a expedição de Rodrigo César de Menezes pagou 115\$000 a Miguel Cardoso, 100\$000 a João Pedroso, 100\$000 a José Alvares²⁶ etc. Em 1766, estes valores os excluirmos da faixa dos que possuíam nada.

Em 1826, Hércules Florence, ao referir-se ao pagamento da tripulação, informou que aqueles “pobres coitados empenham os seus serviços para tão penoso lidar por 20 francos mensais, além de alguma roupa grosseira”, já que era somente “o espírito aventureiro” que os impelia a “contratos dessa natureza”²⁷. Tempos depois, em 1830, Leverger informou que os salários da tripulação eram 200 a 240 réis para os pilotos e proeiros, 160 réis para o contra piloto, e 120 a 140 réis para os remeiros. Todavia, Leverger não especifica se esses valores eram pago diariamente, semanalmente etc., apenas não entendia porque os tripulantes se sujeitavam a tão “mesquinha retribuição”²⁸.

²⁵ Ordenanças de Porto Feliz. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 54. Pasta 1.Documento [ilegível] Ordem 291.

²⁶ Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Volume XIII., P.. 143

²⁷ FLORENCE, Hércules. 1977, *op. cit.*, p. 33

²⁸ LEVERGER, Augusto. RIHGB. Volume 247, 1960, *op. cit.* p. 365; Leverger fornece os valores em vintém e em pataca. Acerca da conversão, cf. SIMONSEN, Roberto. História Econômica do Brasil. 1500-1820. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife: Companhia Editora Nacional, 1937, Tomo II, pp. 347-348.

Difícil de acreditar que somente o “espírito aventureiro” estimulasse esses homens a lançar-se nas monções, como relatou Hércules Florence, e que se sujeitavam por mesquinha retribuição. Algum ganho material deveriam ter. Até mesmo porque algumas pessoas viviam do “jornal de seus escravos no caminho do Cuiabá”, como o soldado de cavalaria Francisco Rodrigues que, em 1803, colocou seus três escravos nesta função, bem como a viúva Bernarda de Lara que, neste mesmo ano, vivia do “jornal do seu mulato no caminho de Cuiabá”²⁹.

Não obstante as dificuldades para saber o quanto rendiam os ofícios ligados às atividades do rio, é possível, rasteando outras informações, detectar que, como aos que se dedicavam a construir ou consertar canoas e remos, aquelas ocupações permitiram o acúmulo de algum pecúlio. Entre 161 tripulantes, 32 (19,9%) entraram no seletivo mundo dos proprietários de escravos, cujas escravarias variaram entre 1 e 7, metade com apenas um cativo.

Em 1767 o piloto Antônio Pinto do Prado, 36 anos, casado com Maria Antunes, possuía nada. No decorrer de sete anos, seu ofício deve ter contribuído para o acúmulo de bens, já que em 1774 possuía um sítio com 100 braças de terras de testada e meia légua de sertão, onde colhia 16 alqueires de milho e 4 de feijão. Contava ainda com trabalho de uma escrava. Conforme Carlos Bacellar, ao analisar pequenos proprietários de escravos na vila de Sorocaba, a aquisição de 1 a 5 cinco escravos e a entrada “no reduzido elenco dos proprietários de mão de obra escrava” significavam que indivíduos “em um dado momento de suas vidas, teriam acumulado reservas suficientes para efetuarem aquilo que, à primeira vista, seria um investimento pesado para suas restritas condições de vida.”³⁰. As expedições para o Cuiabá duravam em média 5 meses para ir e dois na viagem de volta. Se Antônio participasse de apenas uma expedição por ano, em alguns meses poderia dedicar-se aos trabalhos da terra, juntamente com sua esposa, sua filha e sua escrava, o que certamente resultaria numa produção que satisfizesse ao menos suas necessidades de subsistência.

²⁹ Lista Nominativa de Porto Feliz, 1803.

³⁰ BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. “A escravidão miúda em São Paulo Colonial” In: Brasil: colonização e escravidão. Org.: Maria Beatriz Nizza da Silva. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, pp. 241 e 243

Portanto, os tripulantes que iam para o Cuiabá, muito além do espírito aventureiro e de se sujeitarem-se a uma mesquinha retribuição, conseguiram, através de seus ofícios, ganhos materiais. Ademais, devido a sazonalidade das atividades monçoeiras, diversificavam suas ocupações, aliando a navegação nos rios com fainas agrícolas. A 9 de outubro de 1820, os membros de uma tripulação, que acabara de retornar a Porto Feliz, encontraram “suas casas desprovidas de mantimentos por se acharem fora no tempo próprio de plantar”. Em função disso, uma outra expedição não podia sair ao gosto do capitão general da capitania, uma vez que os camaradas tinham de “cuidar de suas roças”³¹.

Vinte e quatro tripulantes possuíam sítio, quatro plantavam em “terras devolutas”. Em 1774, Francisco Brito, 30 anos, casado com Ana Cardoso, vivia de “pilotar canoas”, tinha 12 alqueires de milho e 2 de feijão, produzidos com o auxílio de seu único escravo, já que não podia contar com o trabalho de seus três filhos, com idades entre 1 a 7 anos. Diferentemente, João Ribeiro, 60 anos, também piloto de canoas, casado com Luciana Pinto, produziu com o auxílio de seus três filhos, Gabriel, de 20 anos, Felipa, de 18, e Rita de, 12 anos, 28 alqueires de milho e 8 de feijão.

Ainda no ano de 1774, Francisco Gonçalves de Brito, piloto de canoas, casado com Rosa Cardoza, possuía um “sítio com trezentas braças de terras de testada com meia légua de sertão” e produziu 25 alqueires de milho e 5 de feijão. Apesar de contar com 1 único filho com idade produtiva, em seu fogo viviam 4 agregados todos em idade produtiva, além de 2 escravos. É bem possível que Francisco ainda atuasse como um pequeno pecuarista, pois em 1773 contava com 40 cabeças de gado.

Em 1767, o piloto Bonifácio da Rocha não tinha bem algum, mas em 1774 colheu 30 alqueires de milho, 5 de feijão e era proprietário de 4 escravos.

Em 1798 as listas nominativas apontam Lázaro Campos, pardo, 50 anos, proeiro do caminho do Cuiabá casado com Cristina do Prado, 47 anos, parda. Além do ofício de proeiro, Lázaro, juntamente com sua esposa e a mão de obra de seus três filhos Romualdo, 25 anos, Francisco, 20 e Bento 12, colheram 50 alqueires de milho, 10 feijão e 10 arrobas de algodão. Parte dessa produção venderam “para a terra”. Em 1818, Antônio Pedroso, pardo, 64 anos, casado com Francisca de Arruda, parda, 56 anos que relatava ser “navegante para

³¹ Ordenanças de Porto Feliz. Arquivo do Estado de São Paulo. Cx. 54. Pasta 2. Documento 23. Ordem 291.

Cuiabá” produziu 40 alqueires de milho e 10 de feijão. Para isso contou com a mão de obra de um agregado.

Dentre os pilotos que afirmavam possuir um “sítio pequeno” estava José Gonçalves Vieira. Em 1774, José estava com 40 anos e era casado com Antonia Gurgel, 28 anos. Afirmava possuir “um pequeno sítio com que planta para seu sustento”. Neste domicílio além do casal e de sua filha Maria de 10 anos, vivia uma cunhada de José, Teresa de 16 anos e 2 escravos. Ainda que não vendesse parte da produção obtida em seu ‘pequeno sítio’ ao menos produzia seus alimentos, o que contribuía para sua sobrevivência. Assim é possível perceber que para os que trabalhavam como tripulantes das monções foi possível conseguir alguma acumulação através de seu ofício, para além da *mesquinha retribuição*, mencionada por Hércules Florence.