

## O CONTRAPELO DA HISTÓRIA: OS NEGROS E INDÍGENAS NOS CAMINHOS FLUVIAIS ATÉ O MATO GROSSO NAS NARRATIVAS ELABORADAS POR VIAJANTES (SÉCULOS XVIII E XIX)

THE COUNTERPOINT OF HISTORY: BLACKS AND INDIGENOUS PEOPLE ON RIVER PATHS TO MATO GROSSO IN THE NARRATIVES ELABORATED BY TRAVELERS (18TH AND 19TH CENTURIES)

Bruno Rodrigues\*  
professorbrunorodrigues@yahoo.com.br

**RESUMO:** O presente artigo pretende analisar a menção e abordagens dos negros e povos indígenas em obras produzidas por viajantes que transitaram pelo Mato Grosso entre os séculos XVIII e XIX, especialmente através das rotas fluviais. Provocado pela proposta metodológica defendida por Walter Benjamin acerca da necessidade de ler a “contrapelo” as fontes da história, analisaremos os textos produzidos por Hércules Florence, João Gonçalves Fonseca, João Vasco Manoel de Braun e Alexandre Rodrigues Ferreira. No transcorrer da reflexão, notar-se-á que o material detém grande potencialidade para pensar também o processo de expansão e consolidação colonial no Oeste do atual território brasileiro, principalmente durante os contatos entre as diferentes civilizações e culturas.

**PALAVRAS-CHAVE:** História afro-americana, História indígena, Mato Grosso.

**ABSTRACT:** This article aims to analyze the mention and approaches of blacks and indigenous peoples in works produced by travelers who traveled through Mato Grosso between the 18th and 19th centuries, especially through the river routes. Provoked by the methodological proposal defended by Walter Benjamin about the need to read as a counterpoint to historical sources, we will analyze the writings of Hércules Florence, João Gonçalves Fonseca, João Vasco Manoel de Braun and Alexandre Rodrigues Ferreira. In the course of reflection, it will be noted that the material has great potential also to think about the colonial expansion and consolidation process in the west of the current Brazilian territory, mainly during contacts between different civilizations and cultures.

**KEYWORDS:** African American History, Indigenous History, Mato Grosso.

*(...) o Messias não vem apenas como salvador; ele vem também como o vencedor do Anticristo. O dom de despertar no passado as centelhas da esperança é privilégio exclusivo do historiador convencido de que também os mortos não estarão em segurança se o inimigo vencer. E esse inimigo não tem cessado de vencer.*

(Walter Benjamin)

Os séculos XVIII e XIX são marcados por diversas transformações na humanidade, sendo grande parte delas decorrentes das descobertas científicas. Nesse contexto, as grandes expedições científicas e demarcatórias tiveram um papel de grande relevância, pois foram diretamente responsáveis pelo levantamento de informações que subsidiaram a condução não somente de políticas estatais, como da própria percepção da vida humana na terra. O Estado português, em especial, vivenciou, nesse período, um momento de grande renovação

---

\* Doutor em história pela Universidade Federal de Mato Grosso, com período de estágio doutoral em Lisboa, vinculado à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (2014). Atualmente é Professor Adjunto na Universidade Federal de Mato Grosso, campus universitário de Cuiabá.

cultural e científica, envolvendo diversos agentes da sociedade, como médicos, cirurgiões, astrônomos, engenheiros-cartógrafos, altos funcionários dotados de formação cosmopolita ilustrada, entre outros. Esse processo todo foi impulsionado principalmente pela atuação da coroa portuguesa, a maior destinatária das informações obtidas nesses empreendimentos, cujas intenções gravitavam em torno da aspiração de formar elites de conhecimento, determinação de campos de estudos, atuação e recepção de informações provenientes dos vários pontos do Império (DOMINGUES, 2001).

No outro lado do Atlântico, na fronteira mais ao oeste do considerado território lusitano nas Américas, desde as primeiras décadas do século XVIII, iniciava-se a edificação de arraiais e vilas, que, posteriormente, em 1748, formariam a Capitania de Mato Grosso, criada para proteção das recém-descobertas auríferas e fronteira com a coroa espanhola. Particularmente, após achados no Coxipó-Mirim (1718) e lavras do Sutil (1722), houve imensa euforia sucedida de migração para a região.<sup>1</sup>

Não obstante as numerosas dificuldades para se chegar ao Mato Grosso, ao longo dos séculos XVIII e XIX, a região recebeu indivíduos de variadas partes do mundo, entre os quais, homens e mulheres oriundos da África, deslocados à região para o trabalho forçado nas minas, lavoura e afazeres domésticos. Todo esse conjunto de indivíduos migrados voluntária ou involuntariamente encontrou-se com dezenas de grupos indígenas, que detinham as mais diversas singularidades – idiomas, tradições culturais, espirituais, hábitos sociais, entre outros.

Em termos gerais, o artigo que se segue analisará a menção de negros escravizados e indígenas em registros produzidos por viajantes que participaram de expedições enviadas ao Mato Grosso durante o século XVIII e primeiras décadas do XIX; especialmente as que passaram por duas rotas fluviais que ligavam a região ao litoral, a saber, a que cortava a bacia hidrográfica amazônica pelo rio Madeira e outra que se originava no sudeste luso-brasileiro através da bacia do rio Tietê. Apesar do estado fragmentário de diversas fontes localizadas, acreditamos ser possível a utilização desse material para reflexão da agência e importância desses indivíduos na região.

---

<sup>1</sup> Em palavras do cronista José Barbosa de Sá (1975, p. 12): “(...) Divulgada a notícia pelos povoados foi tal o movimento que causou nos ânimos que das Minas Gerais, Rio de Janeiro e toda a Capitania de São Paulo se abalaram muitas gentes deixando casa, fazendas, mulheres e filhos botando-se para estes Sertões como se fora a terra da promessa ou o Paraíso encoberto em que Deus pôs nossos primeiros pais”.

### *Das rotas fluviais ao Mato Grosso*

Um levantamento apresentado em 1773 pelo então governador do Mato Grosso (DOC.1), Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, ao relatar o número de cativos adentrados no Mato Grosso entre os anos de 1720 e 1772 (16.606), apontou duas principais rotas: uma que se originava ao Norte e outra ao Sul do território luso-brasileiro, respectivamente, de Belém e Rio de Janeiro. Apesar dos diferentes arranjos que possibilitavam essas rotas, elas eram marcadas pelo fato de transcorrerem hegemonicamente nos rios, pela extensão temporal e, principalmente, pelas diversas adversidades.

A rota iniciada no Rio de Janeiro tinha como primeiro ponto de partida o porto de Santos. Posteriormente, seguia o vale do Médio Tietê adentro, chegando ao porto paulista de Ararituaba (atual Porto Feliz), e, então, cortava o território luso-brasileiro em cerca de 3.500 quilômetros entre diversos rios e numerosos obstáculos até finalizar nas minas do Cuiabá. Levava, além de cativos, víveres e manufaturados. O percurso, de modo geral, era penoso, visto que obedecia ao curso sequencial de numerosos rios – Tietê, Paraná, Pardo, Camapuã, Coxim, Taquari, Paraguai, Porrudos e Cuiabá –, distribuídos entre duas grandes bacias hidrográficas, a do Paraná e a do Paraguai. A ligação entre estas últimas era feita por um trecho terrestre de 14 quilômetros, ao longo do qual os monçoeiros arrastavam as embarcações recorrendo à força de bois ou de braços humanos. No correr do século XVIII, as constantes mazelas foram descritas repetidamente por viajantes: risco de febres, insalubridade das águas, escassez de víveres, despedaçamento de canoas, naufrágio, entre outras. O cumprimento de tal roteiro variava de acordo com o nível das águas e o sucesso da expedição, de modo que poderia se estender por quatro ou seis meses (SILVA, 2004, p. 7).

As dificuldades eram similares na rota que se iniciava em Belém, pois havia igualmente uma enorme distância a ser percorrida entre o porto de Belém e o de Mato Grosso, obstáculos naturais como as cachoeiras do Madeira, ataques das nações indígenas, a escassez de alimentos e fome. Por terra, nos trechos de travessia, o perigo dos animais peçonhentos, formigas, onças e plantas venenosas. O próprio nome do rio – Madeira – fazia alusão aos inúmeros troncos e árvores atravessados no rio, que, por vezes, provocavam naufrágios e mortes.

Tanto na rota norte como na rota sul, dava-se preferência por embarcações produzidas com cascas de grandes árvores, já que ambos os trechos eram atravessados por

dezenas de cachoeiras, o que obrigava a interromper a navegação por passagens terrestres ou varadouros. Apesar das canoas produzidas com cascas comumente terem formato assimétrico, com carga acumulada na parte traseira e exigir grande acúmulo de habilidades para o manejo, especialmente nas monções que saiam do sudeste luso-brasileiro, eram ao mesmo tempo veículo, suporte para pesca, abrigo para chuvas e ventanias e, por vezes, até escudo em pelejas.<sup>2</sup>

Há de se notar que não eram em todos os trechos da rota que encontravam árvores adequadas para o fabrico das canoas, pois, além das medidas adequadas, necessitavam estar maduras, com tronco espesso e livre de rachaduras ou rugas. Além disso, dava-se preferência às que possuíam caule reduzido nas extremidades. Na história das navegações, até o extremo oeste luso-brasileiro, achados de palmeiras como a “paxiúba barriguda”, típicas da região amazônica, que apresentavam simetria perfeita para produção de canoas, com nitidez na proa e popa, eram atípicos e excepcionais. De forma geral, prevaleciam, nas monções sulistas, o uso das canoas oriundas do jatobá e chimbó e, na região nortista, as produzidas a partir das ubás.

Acredita-se que as embarcações que atravessavam as águas caudalosas da região amazônica pudessem ser maiores, com a média de 12 a 13 metros de comprimento, 1,5 de diâmetro e capacidade acima das 1000 arrobas.<sup>3</sup> Em vista dos diversos preparativos e infraestrutura levantada, supõe-se que apenas comerciantes de grosso cabedal estivessem associados a esse fluxo, uma vez que, além dos gastos com recursos humanos, era indispensável a compra antecipada de canoas, ferramentas para reparos, provisões, entre outros. Mesmo com a concessão de isenções e privilégios somada à subida de preços, tal rota não conseguiu dar sequência como a sulista.

Por fim, uma outra forma de velejar até o Mato Grosso foi através das balsas, especialmente no trajeto que se iniciava no Sudeste e em épocas de inundações. De acordo

---

<sup>2</sup> Acrescenta-se a isso a capacidade de percorrer longos trechos. De acordo com Holanda, com ausência de ventos, as canoas chegavam a percorrer até 60 quilômetros. Com ventos favoráveis, a distância chegava até 130 quilômetros ao dia (HOLANDA, 2014, p. 175-176).

<sup>3</sup> Sobre o tema, Sérgio Buarque de Holanda traz diversos relatos, como os de João de Souza de Azevedo e Luis D’Alincourt. O primeiro se queixou ao rei em 1762 da perda de uma canoa de 17,5 metros; o segundo afirmou que as canoas que velejavam no rio Madeira e afluentes, detinham, geralmente, a capacidade para o transporte de 1000 até 2000 arrobas de mercadorias. Já Martius, outro autor citado, menciona a capacidade de 2 a 3 mil arrobas, além do peso da média de 20 homens (HOLANDA, 2014, p. 181).

com jesuítas, no geral, eram produzidas com duas canoas e uma plataforma de paus e taquaras. Algumas até comportavam abrigados cobertos com telhas, forrados no interior com couro e camas – as chamadas “casas portáteis” descritas pelo cronista Barbosa de Sá. Embora não tivessem grande durabilidade e resistência, estima-se que ao menos 700 balsas tenham descido o Rio Paraná no tempo das monções (século XVIII e primeiras décadas do XIX). Segundo Holanda, possivelmente tenham sido usadas devido ao melhor conforto em relação às canoas. Em certa ocasião, exemplifica o autor, um missionário jesuíta relatou que os padres, nas casas montadas nas balsas, podiam ler os seus livros e fazer orações como se estivessem em terra firme ou entre paredes de colégios (HOLANDA, 2014, p. 179).

A despeito das nuances, durante os anos setecentos e oitocentos, tanto as rotas que seguiam ao Mato Grosso do Sul como ao norte foram atravessadas por diversos viajantes e expedições. Adiante, trazemos alguns desses relatos, ressaltando a menção aos povos indígenas e negros.

#### *A “rota sul” pelo olhar de Hércules Florence*

O diário elaborado pelo francês Hercules Florence entre os anos 1825 e 1829, antes de mais nada, é uma valiosa fonte que ajuda a visualizar por dentro o que poderia ser uma viagem ao Mato Grosso naquele período, trazendo detalhes que não são perceptíveis nas fontes oficiais que informavam sobre o fluxo à região. Produzido originalmente no idioma francês para registrar a expedição científica chefiada pelo barão Langsdorff, foi trazido a lume somente cerca de cinquenta anos após a sua criação, traduzido pelo Visconde de Taunay e publicado no tomo 38 da Revista do IHGB em 1875.<sup>4</sup> Nas páginas que o compõem, são apresentadas minúcias, desde os procedimentos para organização de uma expedição fluvial que seguia pela bacia do rio Tietê até as formas para obtenção de alimentos durante a viagem, diferentes sujeitos e obstáculos naturais.

---

<sup>4</sup> Sobre a expedição e a posição do autor do diário, valem alguns esclarecimentos: 1) A expedição, chefiada por Langsdorff, que era cônsul do governo russo no Brasil, pretendia coletar amostras da fauna e flora e informações sobre os povos nativos do Brasil; 2) Florence, que em 1825 vivia no país há poucos meses, foi selecionado para ser o segundo desenhista, ao lado de Amado Taunay, o primeiro desenhista. Além deles, foram escalados para expedição o botânico Luís Ridel, o oficial da marinha e especialista em observações topográficas, Rubzoff, entre outros. Acerca das condições de publicação da obra, no 1º prefácio, o tradutor – Visconde de Taunay – afirma que o manuscrito foi encontrado ao acaso por ocasião de uma mudança na residência da família Taunay. Para publicá-lo, conseguiu autorização diretamente com o autor, que naquela altura residia em Campinas, interior de São Paulo (TAUNAY apud FLORENCE, 2007).

Já de partida, ao narrar o trecho que ligava o Rio de Janeiro ao porto de Santos, afirma que eram levados na mesma embarcação 65 cativos oriundos da África:

(...) além das cargas e da bagagem nossa que levava, transportava 65 escravos, negros e negras, recentemente introduzidos d'África e todos cobertos duma sarna, adquirida na viagem, que, exalando grande fétido, poderia nos ter sido nociva, caso durasse mais o contato a que ficamos obrigados e fora a atmosfera calma e parada (FLORENCE, 2007, p. 1).

Não obstante as recomendações de médicos higienistas, na passagem do século XVIII para o XIX, de que os africanos desembarcados fossem conduzidos a um local de quarentena no qual poderiam ficar até 8 dias a fim de evitar a proliferação de doenças contagiosas (CONRAD, 1985, p. 58),<sup>5</sup> a presença de cativos adentrados pelo Rio de Janeiro e transportados à Província de São Paulo era registrada pelo desenhista já no primeiro dia e voltaria a se repetir em vários outros trechos. Na transição entre as bacias dos rios Tietê e Paraná, por exemplo, menciona a existência de um rio chamado “Quilombo”, referência a um antigo ajuntamento de negros fugidos abatido após ser descoberto por uma monção que retornava de Cuiabá. De acordo com o desenhista, assim que os monçoeiros chegaram a Porto Feliz, formaram uma expedição, retornaram ao quilombo e capturaram cerca de 120 negros (FLORENCE, 2007, p. 38).

Para além da população cativa, no transcorrer da narrativa de Florence, também visualizamos os povos indígenas habitantes dos vales dos rios Tietê e Paraná, especificamente os Xavantes e Caiapós. Enquanto os primeiros são descritos com tom de preocupação e “inimigos da gente cristã”, os segundos aparecem como aliados, ao ponto da expedição Langsdorff tentar contato.<sup>6</sup>

Particularmente, no que tange à menção a esses povos, parece-nos que a designação “Xavante” aos indígenas que hostilizavam a passagem das monções na região – o grande

<sup>5</sup> Entre as várias enfermidades agravadas nos navios negreiros, destaque para o escorbuto, surtos de sarampo, diarreias e oftalmias. Acerca dos procedimentos de quarentena e inspeção em navios negreiros recém-chegados da África antes de 1831, ver o estudo publicado por Marcus Carvalho e Aline Biase (2016), baseado em dados reunidos da Provedoria-Mor de Saúde de Recife, um dos principais portos escravistas do Brasil no período.

<sup>6</sup> Segundo Florence, no dia 11 de agosto, após adentrarem no rio Paraná e passarem pelo rio Sucuriú, a expedição decidiu ir ao encontro dos Caiapós. Tocaram um “chifre de boi” para avisar que estavam a caminho da aldeia e, quando lá chegaram, não obtiveram sucesso no contato, pois não encontraram os indígenas. Mesmo assim o desenhista registrou o lugar: a aldeia era composta de dez palhoças, sendo a do chefe a de maior tamanho; contava com uma área de plantação que julgou coletiva; e avistou alguns troncos de palmeira furados, que avaliou servirem como tambores para rituais e danças. Esperaram meia hora e, como não apareceu ninguém, seguiram viagem. Antes, Langsdorff deixou presentes aos Caiapós: facas, machados e outros objetos de ferro (FLORENCE, 2007, p. 46).

varadouro entre os rios Tietê, Paraná e Pardo – seja genérica e equivocada ou adotada pelo homem branco para designar diferentes etnias na região. Em vista da territorialidade, provavelmente esses indígenas hostis fossem os “Ofaié”, que estavam espacializados entre os rios Samambaia, Três Barras, Serra da Boquena, Paraná e Sucuriú. Apesar das notícias sobre esses povos chegarem desde o ciclo do ouro – séculos XVIII e primeiras décadas do XIX –, somente em 1903 foi realizado o primeiro contato pacífico com os Ofaié, quando, na ocasião, estimou-se a existência de aproximadamente 2000 indivíduos.<sup>7</sup>

Tal como os Xavantes, os Caiapós são mencionados fartamente nos registros que informam as atividades realizadas nas bacias fluviais que ligavam Cuiabá ao litoral luso-brasileiro. No entanto, ao contrário das relações cordiais apontadas por Florence, aparecem constantemente descritos de forma hostil. Um regimento encaminhado a Dom Rolim de Moura em 1749, o primeiro governador de Mato Grosso, exemplifica essa abordagem:

Em todo vasto Pais que medeia entre o Paraguai e o Paraná, ou Rio Grande se acha vivendo o Gentio *Caiapó* que He o mais bárbaro e alheio de toda a cultura e civilidade que ate agora se descobrio no Brazil. As continuas ostiliddes com que infesta os *caminhos de S. Paulo para Goias, e para a Cuiabá*, e até as mesmas do Goias, me obrigarão a mandar ultimamente se deliberasse em huma junta de Missoes no Rio de Janeiro se devia fazer lhe guerra e dispor os meios com que se haveria de executar o caso que se julgasse indispensável [grifo nosso] (Doc. 2).

Tudo leva a crer que os “caiapós” mencionados por Florence fossem os chamados “Kayapós meridionais”, que até metade do século XIX habitavam parte do nordeste do atual Mato Grosso do Sul, Sul de Goiás e Triângulo Mineiro;<sup>8</sup> mais precisamente, entre os rios Pardo, Verde, Sucuriú, Paraná, Camapuã, entre outros.

Em todo caso, a descrição do desenhista francês estava de acordo com o seu contexto, pois nota-se que, a partir de 1770, com o esgotar das forças de ambos os lados do conflito – luso-brasileiros e indígenas –, são tentados aldeamentos, negociações sem a participação de autoridades e, gradualmente, a etnia passa a desaparecer de vista, ao ponto de ser considerada extinta na região.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Tal contato foi efetuado pelo Marechal Cândido Rondon. Na sequência, o processo de dizimação desta etnia acentuou-se, ao ponto de já em 1910 a população ter sido reduzida em 900 pessoas. Sobre os povos Ofaié, ver Siqueira (2018).

<sup>8</sup> De acordo com Zorzato (2005), cronistas e viajantes dos séculos XVIII e XIX chamavam a região de “Caiapônia”.

<sup>9</sup> Sobre a fase pós-conflitos entre os Kayapós Meridionais e luso-brasileiros, vale notar o insucesso dos aldeamentos; e que, recentemente, pesquisadores têm identificado a etnia Kren-Akarore ou Panará, como remanescentes desses grupos (RASTEIRO, 2016).

A despeito disso, vale destacar a riqueza de detalhes na descrição das paragens ao longo do trajeto e os próprios procedimentos para viabilização da expedição. O trecho sobre Porto Feliz é emblemático:

(...) Porto Feliz é uma cidadezinha assente na margem esquerda do Tietê, e em terreno elevado e desigual. As casas são térreas e as ruas tortas, e não como as de Itu e Jundiaí. Estão tão mal calçadas que à noite é impossível dar um passo sem muita cautela. A classe dos habitantes agrícolas, a mais numerosa sem dúvida, não concorre a ela, senão aos domingos e dias-santos, de modo que só nessas ocasiões é que se vê alguma gente nas ruas (FLORENCE, 2007, p. 18).

A Cuiabá dos anos 1820 também ganha espaço nas páginas do Diário de Florence. A narrativa, juntamente com a apresentação minuciosa de como se organizava a cidade – aspectos econômicos, disposição das casas, características geológicas etc. –, mostra uma cidade marcada pela presença indígena e negra. Ao falar sobre a criação de animais na cidade, afirma que não havia falta de cavalos; embora fossem de menor qualidade, eram adquiridos dos Guaicurus (FLORENCE, 2007, p. 125). Cabe lembrar que esses grupos indígenas habitavam as margens do rio Paraguai e, na parte ocidental, executavam as suas ações entre os rios Taquari, ao norte, e Jejuí, ao sul. Eram conhecidos principalmente pela domesticação e uso de cavalos.<sup>10</sup>

A população negra, por seu turno, é mencionada em várias ocasiões, como no momento que discorre sobre a capacidade aurífera e “produtividade” de um cativo com a coleta do ouro ou quando indica o perfil dos que se dedicavam a “ofícios e artes”.<sup>11</sup> Em outro trecho específico, ao comentar sobre os “costumes dos habitantes”, especialmente das mulheres da classe média, afirma que era comum o que chamava de “contato pernicioso” com negros e negras.<sup>12</sup>

Em especial, uma passagem da narrativa de Florence dá dimensão do quão penosa poderia ser a vida de um homem negro na região. Ao descrever a chegada de D. Antônia à

<sup>10</sup> Os guaicurus eram bastante conhecidos, inclusive, pelos espanhóis, que já em meados do século XVI organizaram uma expedição punitiva, sob comando de Cabeza de Vaca. Sobre a territorialidade ocupada por tais grupos e histórico de relações, ver Petscheli (2015).

<sup>11</sup> Segundo Florence, em Cuiabá, especialmente pardos e negros estavam envolvidos com tais afazeres. Sobre a produtividade negra, o viajante observa em seu relato que, devido a técnicas defasadas de exploração do solo, ela costumava render em média 300 a 400 réis (FLORENCE, 2007, p. 125).

<sup>12</sup> Vale ressaltar que o desenhista tece tal observação ao analisar a situação conjugal na cidade, que, segundo ele, era marcada pela pouca frequência de casamentos – mais entre pessoas com idade avançada –, com muitas intrigas amorosas entre pessoas casadas ou solteiras (FLORENCE, 2007, p. 127-128).



“Fazenda Buriti”, próxima à vila de Guimarães, informa a utilização de cativos como “carregadores”:

(...) Viajava de um modo novo para nós, carregada por dois negros numa rede suspensa a uma grossa taquara de guativoca. De muda iam outros dois pretos aos lados. Acocorada nessa rede e a fumar num comprido cachimbo, vinha ela seguida de negras e mulatas, todas vestidas limpamente e carregando à cabeça cestos, trouxas e roupas, vasilhas de barro e outros objetos comprados há pouco (...) (FLORENCE, 2007, p. 144).

Mais à frente, menciona a chegada de um grupo de cativos oriundos da África a *Serra Acima*:<sup>13</sup>

(...) Um homem que conduzia seis ou sete escravos recém-chegados da África, meio nus e coberto ainda da sarna que esses desgraçados apanham na viagem marítima, foi surpreendido por um desses nevoeiros no seguir estrada que ele não conhecia bem. Perdeu-se e achou-se no meio dos campos, sem ver nada diante de si e sem saber onde estava. Os negros passaram a noite tolhidos de frio e no dia seguinte estavam tão inanimados e tesos, que o negociante, supondo-os mortos e não podendo mais consigo, montou o cavalo e começou a vagar ao acaso. Andou todo o dia, indo e voltando sobre seus passos. À tarde o tempo clareou e foi o que o salvou, porque viu um sítio e lá chegou mais morto do que vivo e já sem fala. Desceram-no do cavalo, aqueceram-lhe os membros gelados, deram-lhe um caldo de galinha, e pouco a pouco foi voltando a si. Havia dia e meio que nada comera. Foram à procura dos negros e os encontraram sem vida no lugar onde o negociante os deixara (FLORENCE, 2007, p.146-147).

Ao longo da narrativa de Florence, também encontramos indícios de outros sujeitos. Ao discorrer sobre a estadia em Porto Feliz e preparativos para viagem, menciona o mestre-construtor, contratado com a mediação do cirurgião-mor para construir as canoas que foram usadas na expedição, e os demais participantes da expedição: o guia e seu substituto, ajudantes, três proeiros (homens encarregados de vigiar a proa), dezoito remadores, caçadores, criados e cativos. Todos distribuídos em duas grandes canoas e dois batelões.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Serra Acima era como se chamava o atual município de Chapada dos Guimarães. O fato narrado é um exemplo utilizado por Florence para descrever o frio e a neblina da cidade que, segundo ele, poderia matar até “gente como na Rússia” (FLORENCE, 2007, p. 146).

<sup>14</sup> Cabe lembrar que um desses batelões foi adquirido durante a viagem para distribuir o excesso das bagagens. O batelão se tratava de uma embarcação menor sustentada por duas canoas com uma barraca armada na proa. Florence seguiu maior parte da viagem nessa última embarcação. Acerca das duas canoas, produzidas a partir das árvores de peroba e chimbó, o autor tece o seguinte comentário: “(...) Tinham cinco pés de largo, sobre 50 de comprimento e três e meio de profundidade, feitas de um só tronco de árvore, cavado e trabalhado por fora, de fundo chato e com pouca curvatura. Esse fundo era de duas e meia polegadas de espessura, a qual ia diminuindo até a borda, onde não tinha mais de uma polegada. Uma larga faixa de madeira, pregada solidamente, guarnecia as duas bordas e bancos deixados no interior das canoas aumentavam-lhes a solidez, além de duas grandes travessas que concorriam para o mesmo fim. Estas embarcações assim construídas são muito pesadas: entretanto, embora fortes, não podem comumente resistir ao choque nos baixios, quando impelidas pela rapidez das águas” (FLORENCE, 2007, p. 18).

Apesar de se tratar de uma expedição com fins científicos e de ser menor do que as grandes monções comerciais que transitavam entre o sudeste luso-brasileiro e extremo oeste,<sup>15</sup> acompanhar o seu percurso dá dimensão sobre o que poderia ser a viagem que levava a população cativa recém-chegada no território luso-brasileiro para o interior, na virada do século XVIII para o XIX; não bastasse serem obrigados a carregar bagagens nos momentos de descanso e travessias de áreas com cachoeiras, a dar reforço a remadores, poderiam, ainda, estar mais vulneráveis a ataques de nações indígenas no caminho.

A feroz luta travada por Sebastião de Benguela em 1733 contra indígenas Payaguás, informada pelos Anais do Senado da Câmara de Cuiabá, exemplifica essa vulnerabilidade. De acordo com os Anais, ele era trazido em uma grande monção de 50 canoas liderada por José Cardoso Pimentel. Precisamente, no momento de passagem pelo Pantanal, a monção foi emboscada por um ataque fulminante. Apesar da resistência, a monção sucumbiu restando apenas Sebastião e quatro sobreviventes que relataram os seguintes fatos:

(...) Achou se no mesmo conflito hum negro por nome Sebastião de nação Benguella corpulento, e forçozo, peleijou este primeiro de sua canoa com hum varejão com tanta vantagem, que cada bordoadada, que com elle dava, era hum inimigo morto e vendo que na canoa não esgremia a seo gosto, saltou para o campo, aonde deo que fazer a turba, que toda cahio sobre elle para o prenderem, e não matar, e querendo-o amarrar sacaram lhe o varejão das mãos, porem elle avanssando abrassos, a hum arancou a lingoa, e a outro torsseo o pescosso, que lhe pós a cara para as costas, thé que a sugeitarão, e levarão vivo com toda a mais companhia, sem que escapassem mais que quatro pessoaz, que por terra trouserão a notícia (SUZUKI, 2007, p. 67).

Não é fortuito que este relato seja produzido nesse período e que tenha os indígenas Payaguás como um dos protagonistas. Esses, na altura do século XVIII, viviam ao longo da bacia do rio Paraguai, especializados por uma extensão estimada em 1000 quilômetros conquistada pela força das armas (LUCÍDIO, 2013, p. 93). Também eram chamados de “corso”, por serem nômades, viverem em canoas e sobreviverem de assaltos e recursos do pantanal. Felix Azara assim os definia como povos de origem “(...) puramente marinera, y dominaba privativamente La navegación del Rio Paraguay... su union com El Paraná... por esta razon llamaban entonces los guaranis à este Rio Paraguay, rio de los Payaguás, cuyo nombre alteraron algo los espagnoles” (AZARA, 1847 apud CANAVARROS, 2004, p. 249).

<sup>15</sup> A exemplo da grande monção que levou o governador da Capitania de São Paulo a Cuiabá em 1726, que contava com 308 canoas e 3 mil acompanhantes (SILVA, 2004, p. 23).

Os Payaguás estavam divididos em dois grupos: os Siacua ou Agace, localizados ao sul, e os Sariguê, ao Norte. Esses últimos estabeleceram contatos tanto com moradores de Assunção (domínios espanhóis) quanto com forças luso-paulistas, no confronto direto, principalmente, nos caminhos que levavam às minas do Cuiabá (CANAVARROS, 2004, p. 249).

Em suma, a narrativa elaborada por Florence, se lida a contrapelo e em diálogos com as fontes disponíveis, pode ser um caminho promissor para ajudar a suprir as lacunas no que tange à história dos povos indígenas e negros habitantes do trajeto fluvial ao Mato Grosso pelas bacias do Tietê e Paraguai. As possibilidades analíticas para as “rotas do norte”, que analisaremos a seguir, não se distanciam das que vimos até este ponto.

*A “rota norte” pela lupa de João Gonçalves Fonseca, João Vasco Manuel de Braun e Alexandre Rodrigues Ferreira*

A rota fluvial que ligava o Grão-Pará ao Mato Grosso no decorrer do período em que fora utilizada mostrou-se igualmente repleta de dificuldades e riscos. Aberta gradualmente à revelia da coroa portuguesa, foi autorizada somente em finais dos anos 1740.<sup>16</sup> Temia-se que, permitindo a navegação no trecho, ocorresse demasiada atração de moradores para a região, em busca de ouro, aumentando as possibilidades de contrabando. Havia preocupação especial com os espanhóis que se encontravam nas missões dos Moxos, na margem ocidental do rio Guaporé. Apesar desses impedimentos, em fevereiro de 1743, um grupo liderado por Manuel Félix de Lima e o paulista Francisco Leme do Prado, após trânsito pelas missões jesuítas do lado espanhol e dois meses navegando entre o Madeira e a bacia Amazônica, conseguiram chegar a Belém. Como a navegação no trecho não era permitida, foram aprisionados e enviados para Lisboa (ALMEIDA, 2009, p. 218).

Tal como nas rotas que ligavam o Mato Grosso ao Rio de Janeiro, ao longo do século XVIII, foram produzidos diversos relatos sobre o trecho fluvial. Realçamos aqui três documentos: as anotações produzidas por João Gonçalves Fonseca (1749-1752), o roteiro organizado por João Vasco Manoel de Braun (1781) e os registros da expedição filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira (1789-1791).

---

<sup>16</sup> A título de exemplo, consta que em 1723 houve uma viagem realizada entre o Mato Grosso e Pará por Francisco de Melo Palheta, passando pelo rio Madeira e bacia amazônica. Os dados reunidos por Palheta subsidiaram depois várias outras viagens e expedições (ALMEIDA, 2009, p. 216).

O primeiro conjunto de anotações se deu em meio à expedição de reconhecimento liderada pelo Sargento-Mor Luís Fagundes Machado, montada em 1749. A expedição, cuja missão era coletar dados apurados sobre as possibilidades de navegação pelo rio Madeira, informações sobre relevo, povoados, coordenadas geográficas e detalhes sobre as minas do Mato Grosso, escalou João Gonçalves Fonseca, o então secretário de governo do Estado do Maranhão e Grão-Pará, para efetuar anotações, junto com Antonio Nunes que seria encarregado dos registros astronômicos. Ao todo, levou 9 meses para fazer o trajeto entre Belém e as minas do Mato Grosso e 3 meses para a volta, legando um diário intitulado “Noticias da Situação de Mato Grosso e Cuyaba: Estado de umas e outras minas e novos descobrimentos de ouro e diamantes”. Para além da riqueza de detalhes acerca do trajeto, o registro permite visualizar com clareza em que estado se encontrava o Mato Grosso em meados do século XVIII, subsidiando com dados as futuras decisões que oficializariam a rota que ligava a região ao Grão-Pará.

Na terceira parte do Diário,<sup>17</sup> encontra-se a descrição minuciosa dos achados de ouro e diamante em diferentes pontos do território mato-grossense, com realce para as minas do arraial de São Francisco Xavier. De acordo com Fonseca, todo o conjunto de arraiais e vilas edificadas no oeste do Mato Grosso, nas imediações da Chapada dos Parecis, rio Guaporé e afluentes, estaria habitado naquela altura por dezenas de homens brancos, mulatos e pretos livres, e 1100 cativos identificados como “negros de guiné”, sendo 600 empregados na extração de metais preciosos e o restante na lavoura. A grande presença de cativos, conforme o explorador, indicava o potencial de riquezas da região, a despeito dos preços exorbitantes.

18

Além dessa descrição minuciosa das minas do oeste do Mato Grosso, Fonseca apresenta detalhes da Cuiabá de meados do século XVIII, tecendo comentários, como o esperado, sobre as atividades espanholas vizinhas à região, no caso, as missões criadas entre os indígenas Chiquitanos. O autor pormenoriza as missões existentes ao oeste de Cuiabá e

---

<sup>17</sup> O diário de João Gonçalves da Fonseca costuma ser dividido em três partes: a primeira referente ao trecho de Belém à foz do rio Madeira; a segunda relacionada à travessia do rio Madeira e das suas cachoeiras; e a última, atinente ao Mato Grosso. Sobre detalhes da organização da expedição de Fonseca, ver Almeida (2009).

<sup>18</sup> Em um trecho do Diário, Fonseca menciona a diferença do preço dos gêneros comercializados no Rio de Janeiro e no Mato Grosso. Exemplifica com o “sal”, que, enquanto no Rio de Janeiro era vendido a 2\$200, no Mato Grosso poderia chegar até 30\$940 (FONSECA, 1866).

apresenta informações acerca da melhor maneira de se deslocar de Cuiabá até a Missão de São Raphael, a mais próxima:

(...) fazendo-se viagem do Mato Grosso para a missão de S. Raphael, é preciso seguir o caminho do Cuyabá, rodando Jahurú abaixo até a barra do rio Auperi, aonde largando as canoas, se busca um sitio chamado dos Morrinhos, do qual seguindo o rumo do sul a sair ao caminho da dita aldeia, se busca esta viajando sempre a poente. Nesta derrota assim feita do Mato Grosso até a missão de S. Raphael se contam oitenta e quatro léguas de jornada, em que é preciso vencer dois pantanais com algum trabalho (FONSECA, 1866, p.382).

Mais adiante, traz informações sobre os afazeres dos indígenas aldeados e até as relações comerciais das aldeias com demais cidades do Alto Peru:

(...) Os índios d'esta missão se ocupam na cultura das suas terras, em que lavram mantimento, algodão, açúcar e também em apascentar gado vacum e cavalar, de cuja criação tem sete fazendas (estancias lhe chamam os espanhóis daquela província) pertencentes a esta missão. Também dos matos extraem cera, que depois de cozida, e curada levam a Santa Cruz, e Chuquisaca por comércio para troco do que lhes é preciso para subsistência dos padres, para o que também levam seus algodões em pano, em cuja fábrica de fiar e tecer se ocupam as índias, para evitar toda ociosidade, ainda nos rapazes de sete até doze anos; se empregam estes em fazer telha e tijolo, para uso comum da mesma aldeia (FONSECA, 1866, p.383).

Se o relatório produzido por João Gonçalves da Fonseca é importante por ampliar as observações sobre os habitantes, vizinhanças, entre outros, o roteiro organizado por João Vasco Manoel Braun apresenta numerosas particularidades da rota Belém-Vila Bela de Santíssima Trindade. Elaborado em 1781 – portanto, quase três décadas após a liberação do uso da rota –, foi concebido após coleta de observações de engenheiros, matemáticos e o próprio conhecimento acumulado da região. Nele, constam detalhes acerca dos diferentes rios e seus afluentes que cortavam o trajeto, bancos de areias, ilhas, praias, vilas e povoados, povos indígenas que habitavam a região, cachoeiras e maneiras de atravessá-las etc. No decorrer da narrativa, são mencionados diversos povoados e vilas distribuídas ao longo da bacia do rio Amazonas, como Limoeiro, Melgaço, Portel, Breves, Gurupá, Monte Alegre, Óbidos, Santarém, entre outras.<sup>19</sup>

Chama atenção a menção a povos indígenas; especialmente, aos que habitavam na altura da cachoeira do Girau, já no rio Madeira. Observa que haviam os povos “Pama” (margem oriental) e os “Caripuna” na margem oposta. Sobre os primeiros, destaca: “(...)

---

<sup>19</sup> Importante ressaltar que uma grande parte das vilas mencionadas no roteiro persistem até os tempos atuais.

muitas vezes vem a esta cachoeira a ajudar e presentear os passageiros; é muito manso, mais branco que os do rio das Amazonas, e entre eles há muitos batizados”. (BRAUN, 1781, fl.14v).

Quanto aos Caripuna, aponta:

(...) Na margem oposta estão também o gentio da nação Caripuna, que é inteiramente selvagem; tem o rosto mascarado de vermelho, as orelhas furadas, em que trazem ossos; a cartilagem do nariz também furada, atravessado por este furo um tubo de goma alambreada não dura que terá três polegadas de comprimento e quatro linhas de grosso. Alguns tem umas curtas barbas ou bigodes, e do meio deles que pedem uns semelhantes tubos porem mais grossos e compridos. Ornam a cabeça com um círculo guarnecido de curtas penas, sendo as da parte posterior de arara, as quais lhe caem sobre as costas. São muito desconfiados, ladrões, robustos e ferozes (BRAUN, 1781, 14v).

De modo geral, vale lembrar que o percurso do rio Madeira era repleto de grupos indígenas. Em carta escrita em 2 de maio de 1714, o padre Bartolomeu Rodriguez já havia indicado que, da foz em direção à cabeceira do rio, localizavam-se os povos Oanta, Guajari, Purupurú, Capanã, Guarace, Jãoens, *Pama*, *Caripuna* e Guajuru. Em particular, os Pama e Caripuna, de acordo com o missionário, habitavam o trecho encachoeirado do Madeira (RODRIGUEZ apud SILVA; COSTA, 2014, p. 116). Posteriormente, em 1722, a expedição de reconhecimento chefiada por Francisco Palheta confirmou tal observação, mas, ao contrário de Fonseca, naquele momento, descreveu os Caripuna como amigáveis e abertos ao diálogo.<sup>20</sup> Décadas depois, em 1781, o astrônomo Francisco José Lacerda e Almeida, nomeado pela coroa portuguesa para demarcar fronteiras, voltaria a mencionar tais grupos na mesma localidade.<sup>21</sup>

Além da menção aos Pama e Curipuna, em certo trecho do diário, ao tecer comentário sobre o rio Madeira, indica a presença dos povos Mura:

(...) É um rio caudaloso e cheio de cachoeiras como adiante se verá e habitam nele em uma e outra margem muitas nações de gentios sendo a dos *muras* a mais terrível e poderosa; é muito farto de caça e peixe até as cachoeiras e se navegam para cima com muita facilidade pelo largo vento que nas próprias

---

<sup>20</sup> Segundo Palheta, na volta da expedição, os Caripuna teriam aceitado que um indígena cristianizado permanecesse entre eles para ensinamento da fé cristã. O expedicionário também acreditava que os Pama e os Caripuna pudessem falar a mesma língua e estivessem integrados por redes de casamento (PALHETA apud SILVA; COSTA, 2014, p. 119)

<sup>21</sup> Dos registros mencionados, a que mais se aproxima com a abordagem de Fonseca, que classifica os Pama como amigáveis e os Curipuna como hostis, creio que este último relato seja o que mais se aproxima com a descrição de Braun. Sobre as populações do rio Madeira e relatos do século XVIII, ver Cliverson Silva e Angislaine Costa (2014).

monções ajuda desde as nove da manhã até as duas da tarde [grifo nosso] (BRAUN, 1781, fl.10).

Possivelmente, os povos Mura devem ter sido os mais temidos no percurso fluvial. Assim como os Payaguás na rota fluvial que partia do sudeste luso-brasileiro, os Mura ficaram conhecidos, nos séculos XVIII e XIX, como “corsários do caminho fluvial”, em uma área que abrangia as bacias hidrográficas do Solimões, Amazonas e Madeira. Com grande parte do tempo em canoas, segundo registros no período, realizavam ataques em emboscada às expedições que transitavam pelo rio Madeira e às missões religiosas dispostas pela bacia amazônica.<sup>22</sup>

Por fim, o conjunto de documentos produzidos em torno da expedição chefiada por Alexandre Rodrigues nos ajuda, igualmente, a entender os caminhos que ligavam o Mato Grosso a Belém. A expedição chefiada por ele inscrevia-se no que era conhecido nos anos setecentos como “expedições filosóficas” – empreendimentos financiados por Estados que buscavam levantar o potencial exploratório dos territórios considerados sob os seus respectivos domínios. Ocorrida entre os anos de 1783 e 1792, foi financiada pelo Estado português, idealizada e organizada por Domingos Vandelli, no período pós-pombalino.<sup>23</sup> Além de assumir a missão de explorar as riquezas do interior do território colonial, a expedição deveria fazer estudo etnográfico, preparar material com produtos naturais ao Real Museu de Lisboa e tecer considerações filosóficas e políticas sobre os territórios percorridos. Embora os seus feitos tenham sido conhecidos décadas posteriores à sua realização,<sup>24</sup> o conjunto de legados foi verdadeiramente notável:

(...) A expedição Ferreira legou-nos inúmeras memórias sobre flora, fauna, minérios, populações indígenas; herbários, animais empalhados, amostras de madeiras, coleções mineralógicas, além de centenas de desenhos e aquarelas e uma riquíssima coleção etnográfica sobre populações indígenas, além de precisas informações sobre os territórios recém-ocupados pelos lusitanos na raia fronteira entre as duas Américas ibéricas (COSTA, 2001, p. 996).

---

<sup>22</sup> Segundo Souza Pequeno, no transcurso do rio Madeira, os Mura constituíam um verdadeiro “paradigma dos índios bárbaros”, o que motivou diversos conflitos para exterminá-los, no século XIX. Sobre a localização e conjunto de registros históricos a respeito dos indígenas, ver Souza Pequeno (2006). Acerca das menções aos Mura, Curt Nimuendaju lembra que a primeira vez que foram mencionados se deu em 1714, em uma carta escrita pelo padre Bartolomeu Rodrigues, localizados na margem direita do rio Madeira (NIMUENDAJU, 1948).

<sup>23</sup> Além da expedição designada a Alexandre Rodrigues, que recém havia se doutorado na Universidade de Coimbra em filosofia natural (1779), Vandelli fora o idealizador da expedição realizada a Moçambique (1783-1793) chefiada por Manoel Galvão da Silva; e a Angola (1783-1808), liderada por José da Silva.

<sup>24</sup> De acordo com M. de F. Costa (2001, p. 996), em grande parte se deve aos saques realizados e desencadeados pela invasão Napoleônica em 1808.

No que diz respeito ao trecho percorrido pela expedição entre a região Amazônica e o Mato Grosso, apesar das anotações serem menos conhecidas, um conjunto de correspondências trocadas por Alexandre Rodrigues entre 1788 e o retorno a Portugal<sup>25</sup> permite vislumbrar as impressões do naturalista, bem como as nuances da rota. Essas correspondências possibilitam a análise do percurso desde os preparativos:

(...) Pensou-se em tudo, da botica às dúzias de galinhas destinadas ao sustento dos doentes e aos milhares de quilos de farinha e demais tipos de alimentos com as necessárias medidas de conservação e constante reposição. Pensou-se também nos .remédios espirituais., para os quais se solicitava a presença de um capelão provido de .competente altar portátil, de alguns cubos de bem examinadas e reparadas hóstias, de vinho, e de algumas libras de cera de velas, para tudo servir ao exercício do seu ministério (RODRIGUES apud COSTA, 2001, p.1001).

Ao longo dos anos que navegou pelo rio Madeira e esteve no Mato Grosso, Ferreira apresentou às autoridades lusitanas abundantes pormenores, com informações que versavam desde o rio Madeira, afluentes, ilhas fluviais, praias, flora, fauna, até a história de navegação pela região.<sup>26</sup> Assim como os demais viajantes mencionados anteriormente, também faz o registro dos povos indígenas dispostos no trajeto, especialmente os caripuna, que, segundo Ferreira, faziam negócios com os holandeses e povos *iaricunas* na região a troco de escravos.<sup>27</sup>

Além das anotações escritas, os povos indígenas aparecem com grande frequência nas aquarelas e desenhos produzidos pela expedição. De forma geral, as estampas classificam os indígenas como “tapuias nus, seminus ou vestidos”.<sup>28</sup> Os caripuna apareceriam categorizados no grupo dos povos nus, comumente desenhados com adorno na cabeça – coroa tecida de palhinha –, gorro de algodão que seguia do dorso até os pés, carregando armas como bordunas, arco, flechas, entre outros. Levavam consigo também uma espécie de instrumento musical, um chocalho produzido com sementes em seu interior (ver figura 1).

<sup>25</sup> A partir de 1788 porque foi neste ano que chegaram novas determinações para que a expedição liderada por Alexandre Ferreira seguisse pelo rio Madeira até Mato Grosso (COSTA, 2001, p. 1000).

<sup>26</sup> Em 2007, a Kapa Editorial publicou uma coletânea de cartas e aquarelas produzidas na expedição chefiada por Alexandre Rodrigues. Especialmente, o terceiro volume versa sobre a passagem por Mato Grosso, com cartas desde a passagem pelo rio Madeira a aquarelas das lavras de ouro na capitania. No interior do material, o autor apresenta um histórico das principais navegações pelo rio Madeira e afluentes, desde a navegação de Pedro Teixeira até Quito em 1632. O material foi organizado por João Paulo Monteiro Soares e Cristina Ferrão (2007).

<sup>27</sup> Presumimos que os “iaricunas” que aparecem na documentação sejam os Jaricuna, que, junto com os Macuxi, atualmente habitam as terras compreendidas entre os rios Surumu e Contigo, ao norte da região amazônica.

<sup>28</sup> Raminelli nota que, nas aquarelas ou desenhos, o “nu frontal” sempre era evitado, de modo que o guerreiro era representado com a coxa tampando a genitália e, em outra ocasião, a índia escondia as intimidades com um utensílio (RAMINELLI, 2001).





**Figura 1:** Índio caripuna (prancha 122)  
Fonte: FERREIRA, 1971.

Junto ao conjunto de documentos produzidos no Mato Grosso, encontramos fartos comentários sobre a mão de obra cativa na capitania de Mato Grosso em finais dos anos 1780. Ferreira, ao descrever a situação das lavras de “São Vicente”, relaciona a “não prosperidade” da exploração mineira na região ao que considerava baixa introdução de escravizados. Segundo o autor, adentram no Mato Grosso através do Rio de Janeiro, Bahia e Belém 721 cativos, entre 1786 e 1789.<sup>29</sup> Adiante, aponta que o excesso de cobranças de taxas e tributos por cativos lhes encareciam demasiadamente. Entre a Bahia e Mato Grosso, detalha as seguintes despesas: cobrança de direitos e despachos por 9\$000; registro em Goiás com 3\$000; registro no rio Jauru por 3\$000, que totalizava 15\$000 além dos investimentos com o sustento de cada cativo pelo trecho, que variavam de 18 a 20\$000. Resultava que um cativo adentrado pelo trecho terrestre iniciado na Bahia, cortando Goiás até o Mato Grosso, não custava menos que 165\$000 (FERREIRA apud SOARES; FERRÃO, 2007, pp. 56-57).<sup>30</sup>

No comentário tecido acerca da população cativa, ainda explicita a diferença entre africanos oriundos da Costa da Mina e os Angolas e Benguelas. Segundo o naturalista,

---

<sup>29</sup> Especificamente, foram 143 em 1786, 182 em 1787, 143 em 1788 e 253 em 1789 (FERREIRA Apud SOARES; FERRÃO, 2007, p. 56).

<sup>30</sup> Cabe lembrar que além dos caminhos fluviais ao Mato Grosso, durante os séculos XVIII e XIX houve também um caminho terrestre que adentrava à região através da Capitania de Goiás. Apesar dessa rota ter sido mais intimamente conectada com a praça mercantil de Salvador, nela circulavam comboios de várias partes do território luso-brasileiro. Um dos relatos sobre o caminho foi elaborado pelo engenheiro Luís D’Alincourt (2006), que seguiu de Santos a Cuiabá, através do Goiás.

enquanto os primeiros eram mais adequados ao trabalho nas minas e, portanto, mais ‘caros’, os segundos “aturavam menos”, fugiam mais, porém, eram comercializados por preços menores. Em certo trecho da análise, acrescenta que o excesso de “tarefas pesadas” propiciava maior propensão ao adoecimento e que a densa mata do Mato Grosso possibilitava a realização de fugas para todos os lados (FERREIRA apud SOARES; FERRÃO, 2007, p. 57).

A respeito da reclamação do preço da mão-de-obra negra escravizada e encarecimento no Mato Grosso, é preciso lembrar que haviam reclamações sobre a questão desde a fundação efetiva da Capitania, em 1748, e anos posteriores. Nesse contexto, Rolim de Moura, o primeiro governador da recém-criada Capitania, queixava-se constantemente às autoridades reais acerca do elevado custo de gêneros comercializados no Guaporé, originários da rota São Paulo-Cuiabá. Em 1751, aventou de maneira direta os possíveis benefícios que a comunicação entre as capitanias poderia proporcionar:

A primeira que do Pará hão de concorrer naturalmente muitas pessoas para aquelas minas. A segunda, que as fazendas e mantimentos do reino vindos por ali hão de ser mais baratos, o que facilitará a subsistência dos seus moradores. A terceira, que por aquela parte fica muita mais breve a comunicação com a corte, donde pode ser socorrida esta capitania com grande brevidade. E quarta fazermo-nos senhores daquelas navegações (MOURA, apud MESQUITA; VALADÃO, 1982, p. 32).

No ano seguinte, em carta remetida a Diogo Mendonça Corte Real, no dia 28 de maio, Rolim de Moura pleiteou diretamente a abertura do comércio pela rota fluvial:

Não haver outro meio para o aumento desta terra mais do que buscar modo por que se elimina a grande carestia dela. O único que me ocorre é franquear Sua majestade o comércio com o Pará, pois só por esta via podem vir às fazendas por preços que façam conta aos seus moradores... A experiência o mostrou já, por que na ocasião em que aqui chegaram as primeiras canoas do Pará se venderam os gêneros todos por preços inferiores, que os de Cuiabá (MOURA apud TEIXEIRA, 1998, p. 3).

Chama atenção que, após três décadas, as reclamações acerca dos exorbitantes preços do que era comprado e vendido no Mato Grosso não tenham avançado para mudanças significativas, mesmo com o maior uso da rota que se originava em Belém.

Cabe lembrar que, na segunda metade do século XVIII, a rota foi operada, principalmente, pela Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Criada em 7 de junho de 1755, estabeleceu pelo Madeira uma intensa atividade comercial, que garantiu à Capitania do Mato Grosso o suprimento de gêneros alimentícios, munições, materiais de garimpo e escravizados

(TEIXEIRA, 1998, p. 7). Para além da monumental estrutura da Companhia Grão-Pará e Maranhão – formada por 1164 ações no valor de 400\$000 réis cada uma, frotas compostas por naus de guerra, mercantes, lanchas etc. –, ela possuía feitorias e fortes em Cabo Verde, Bissau, Cacheu e Costa do Guiné, que exportavam escravos à troca de produtos manufaturados, entre outros (RODRIGUES, 2006, p. 4-5).

Sobre as possibilidades de fugas de cativos do Mato Grosso, numerosas fontes confirmam as impressões de Ferreira. Em função da vasta área de mata e imensa fronteira geopolítica com a América espanhola, durante os séculos XVIII e XIX, a fuga talvez tenha sido a marca mais significativa da escravidão na região. Os destinos desejados por cativos que fugiam eram os mais variados possíveis: Santa Cruz de la Sierra, Assunção, missões dos Moxos, Chiquitanos, grupos indígenas Parecis, Xavantes, Caiapós, entre outros.<sup>31</sup>

Em resumo, ao apreciarmos as fontes documentais produzidas junto às expedições que cortaram a bacia amazônica em direção ao Mato Grosso, assim como nas rotas que se iniciavam no sudeste luso-brasileiro, constatamos, em numerosas passagens, o registro e presença da agência de indígenas e negros. Não restam dúvidas de que esses registros possam contribuir para uma visão mais ampla do processo histórico desencadeado com a expansão lusitana ao oeste luso-brasileiro.

\*\*\*

Em 1940, Walter Benjamin, em suas “Teses sobre a História”, defendeu que o historiador pudesse “escovar a história a contrapelo”, ou seja, buscar a contranarrativa dos vencidos, daqueles cujas existências foram marcadas pela exploração e violência. Ao escavar os meandros dos textos contra as intenções de quem os produziu, também é possível fazer emergir as vozes incontroladas. O historiador, mais do que qualquer outra pessoa, tem diante de si essa privilegiada possibilidade de despertar centelhas de esperança no passado, mas também farejar sonhos e aspirações que não chegaram a se expressar em realidades duradoras (KONDER, 1999).

Não obstante as limitações e o estado fragmentário das fontes acima refletidas, podemos observar que negros e indígenas lutaram, negociaram e, em muitas situações, foram protagonistas das suas próprias trajetórias. É mais do que necessário provocar um movimento

---

<sup>31</sup> Sobre fugas de cativos do Mato Grosso, ver Monique Lordelo (2010) e Bruno Rodrigues (2019).

para trazê-los ao centro da narrativa como sujeitos e protagonistas, a despeito da intenção dos que produziram os relatos. Esperamos que esta reflexão possa dar suporte para futuras investigações e *insights* de pesquisa.

#### REFERÊNCIAS

##### FONTES PRIMÁRIAS

Doc.1 - NDIHR, Capitania de Mato Grosso, ano 1773: AHU, doc. 1054 microfilme, rolo 15, cx. 17. Anexo: 2º.

Doc. 2 - APMT, Manuscritos, Estante 1, C-03, 1749.

##### FONTES PUBLICADAS

BRAUN, João Vasco Manoel de. [Roteiro corográfico da viagem que se costuma fazer da cidade de Santa Maria de Belém, capital do Grão-Pará, a Vila Bela, capital de Mato Grosso (...). s.n., 07 nov. 1784. 44 p. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mss1456845/mss1456845.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1456845/mss1456845.pdf). Acesso em: 27 ago. 2020.

D'ALINCOURT, Luís. Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá. Brasília: Senado Federal; Conselho Editorial, 2006 [1825].

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. Viagem filosófica pelas capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá (Iconografia). Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1971.

FLORENCE, Hércules. Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas, 1825 a 1829. Tradução de Visconde de Taunay. Brasília: Senado Federal, 2007.

FONSECA, João Gonçalves da. Notícia da Situação de Mato-Grosso e Cuyabá: Estado de Umas e Outras Minas e Novos Descobrimientos de Ouro e Diamantes. Revista do Instituto Historico e Geografico Brasileiro, Rio de Janeiro, v. 29, p. 352-390, 1866.

MESQUITA, Ana; VALADÃO, Nyl-Iza. D. Antônio Rolim de Moura, primeiro Conde de Azambuja: correspondências. Cuiabá: UFMT/ NÚCLEO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO HISTÓRICA REGIONAL, Vol. 1, 1982

SOARES, José Paulo Monteiro; FERRÃO, Cristina (Orgs.). Viagem ao Brasil de Alexandre Rodrigues Ferreira (volume III). Rio de Janeiro: Kapa Editorial, 2007.

SUZUKI, Yumiko. Annaes do Sennado da Camara do Cuyabá (1719-1830). Cuiabá: Entrelinhas; Arquivo Público de Mato Grosso, 2007.

##### BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, André Ferrand de. A viagem de José Gonçalves da Fonseca e a cartografia do rio Madeira (1749-1752). In: Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. V.17, n.2, pp. 215-235, jul-dez de 2009, p. 216

BENJAMIN, Walter. Teses sobre o conceito de história. Disponível em < <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:3QQRX3wv2CkJ:https://edisciplinas.usp.b>

r/mod/resource/view.php%3Fid%3D2110821+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>. Acesso em 26/06/2020.

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

CARVALHO, Marcus J. M. de; DE BIASE, Aline Emanuelle. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. In: Almanack, Guarulhos, n. 12, jan./abr. 2016, p.44-65.

CONRAD, Robert. Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, M. de F. Alexandre Rodrigues Ferreira e a capitania de Mato Grosso: imagens do interior. *História, Ciências, Saúde*. Manguinhos, vol. VIII (suplemento), 993-1014, 2001.

DOMINGUES, A. Para um melhor conhecimento dos domínios coloniais: a constituição de redes de informação no Império português em finais do Setecentos. In: *História, Ciências, Saúde*. Manguinhos, vol. VIII (suplemento), 823-38, 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque. “O transporte fluvial”. In: MELLO, Laura de.; CERQUEIRA, André Sekkel (Orgs.). Monções e Capítulos da expansão Paulista. São Paulo: Companhia das Letas, 2014.

KONDER, Leandro. Walter Benjamin: O marxismo da melancolia. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

LORDELO, Monique C. de S. *Escravos negros na fronteira oeste da capitania de Mato Grosso*. Fugas, capturas e formação de quilombos (1748 -1796). Cuiabá: Universidade Federal de Mato Grosso, Programa de Pós-Graduação em História, 2010 (Dissertação).

LUCÍDIO, João Antonio Botelho. “A Ocidente do imenso Brasil”: as conquistas dos rios Paraguai e Guaporé (1680-1750). Lisboa: Universidade Nova de Lisboa-Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2013 (Tese).

NIMUENDAJU, Curt. The Mura and Pirahã. In: *HANDBOOK of South American Indian*, v.3. 1948. p. 255-269.

PETSCHLIES, Erik. Os Guaikuru e seus outros: esboço sobre relações políticas. *Revista História Social*, v. 25, p. 71-90, 2015.

RASTEIRO, Renan Pezzi. Arqueologia Jê no sertão paulista: os Kayapó Meridionais na bacia do Rio Grande – SP. *Revista Museu Arqueologia Etn.*, n. 27, 2016, p. 90-102.

RAMINELLI, Ronald. Do conhecimento físico e moral dos povos: iconografia e taxionomia na Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira. Manguinhos, vol VIII (suplemento), 969-92, 2001.

RODRIGUES, Nathália Maria Dorado. A atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão na Capitania de Mato Grosso entre 1755 e 1778. In: Usos do Passado – *XII Encontro Regional de História ANPUH-RJ*, 2006.

RODRIGUES, Bruno Pinheiro. “Homens de ferro, Mulheres de pedra”: o itinerário de resistências de africanos escravizados entre a África centro-ocidental e América espanhola: fugas, formação de quilombos e conspirações urbanas (1720-1809). Curitiba: Appris, 2019.

SÁ, Joseph Barboza de. *Relação das povoações do Cuyabá e Mato Grosso de seus princípios até os presentes tempos (1775)*. Cuiabá: UFMT/SEC, 1975.

SILVA, Cliverson Gilvan Pessoa da.; COSTA, Angislaine Freitas. Um quadro histórico das populações indígenas no Alto Rio Madeira durante o século XVIII. *Amazôn, Ver. Antropol.*, n. 6 (1), p. 110-139, 2014.

SILVA, Valdevez Antonio da. *Os fantasmas do rio: um estudo sobre a memória das monções do Vale Médio do Tiete*. Programa de Pós-graduação em História – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, 2004 (Dissertação).

SIQUEIRA, Simoni S. A trajetória do povo Ofaié: territorialidade e reconhecimento dos direitos territoriais. In: *XIV Encontro de História da ANPUH-MS*, 8 a 10 de outubro de 2018.

SOUZA PEQUENO, Eliane da Silva. Mura, guardiães do caminho fluvial. *Revista de Estudos e Pesquisas, FUNAI, Brasília*, v.3, n.1/2, p. 133-155, jul./dez. de 2006.

TEIXEIRA, Marco Antonio Domingues. O comércio e as rotas fluviais na sociedade guaporeana colonial. *Revista de Educação, Cultura e Meio Ambiente – Set* – n. 13, v. II, 1998.

ZORZATO, Osvaldo. Os Kayapó Meridionais na obra do memorialista contemporâneo: Hildebrando Camprestini. In: *ANPUH – XXIII Simpósio Nacional e História*, Londrina, 2005.