

Tropas e condutores em Mato Grosso: camaradas e arrieiros (primeira metade do século XIX).¹

Troops and drivers in Mato Grosso: *camaradas* and *arrieiros* (first half of the nineteenth century).

Divino Marcos de Sena*

Resumo: Neste artigo analiso a presença de trabalhadores livres no transporte terrestre na província de Mato Grosso num período anterior à crise do trabalho escravo no Brasil. A atuação de homens nesse tipo de serviço contribui para quebrar a ideia de que a região estava isolada na primeira metade do século XIX. As diversas vias de comunicação, interna e externa, e o trabalho dos condutores de tropa demonstram que a Província poderia sim estar distante dos centros de exportação do Império, mas de forma alguma isolada.

Palavras-chave: Tropas. Condutores. Mato Grosso.

Abstract: This article analyzes the presence of free workers in land transport in the province of Mato Grosso in the period before the crisis of slave labor in Brazil. The role of men in this type of service helps to break the idea that the region was isolated in the first half of the nineteenth century. The various lines of communication internally and externally, and the work of conductive troop show that the province could be rather far from the export of the Empire, but by no means isolated.

Keywords: Troops. Drivers. Mato Grosso.

Situada no centro da América do Sul, a província de Mato Grosso possuía vasta superfície² com limites de fronteira ao norte com a província do Grão-Pará, ao Sul com a província de São Paulo e com a República do Paraguai, ao oriente com a província de Goiás separada pelo rio Araguaia, e ao ocidente fazia fronteira com os governos de Mochos e Chiquitos, sendo os rios Madeira, Mamoré, Guaporé e Paraguai usados como limites (ALINCOURT, 1993: 54).

¹ Este artigo faz parte de reflexões surgidas com a pesquisa de mestrado "Camaradas: livres e pobres em Mato Grosso (1808-1850)", defendida em 2010 na Universidade Federal da Grande Dourados.

* Mestre em História pela Universidade Federal da Grande Dourados. E-mail: divinosena@yahoo.com.br

² O território que correspondia à província de Mato Grosso passou a ser denominado Estado de Mato Grosso após a Proclamação da República do Brasil, no final do século XIX. Em setembro de 1943, parte do território dos estados de Mato Grosso e Amazonas foram desmembradas para formar o Território Federal do Guaporé (que três anos depois passou a ser denominado Território Federal de Rondônia). Em 11 de outubro de 1977, novamente o território do Mato Grosso foi dividido. Ficou determinada, por lei federal, sua separação, formando os atuais Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Tomando Cuiabá como centro de comércio da Província,³ no ano de 1837 ela estava ligada externamente por cinco vias de comunicação: uma com a Bolívia; duas com o Pará; e duas com São Paulo, uma por rios e outra pela estrada de Goiás, onde se divisava em várias ramificações.⁴

A ligação com a República boliviana era feita por caminho fluvial ou terrestre. Já as vias que ligavam à província do Pará, ambas eram pelo rio. Uma partia da cidade de Mato Grosso (hoje Vila Bela da Santíssima Trindade-MT) pelos rios Guaporé, Mamoré e Madeira, e a outra seguia pelo rio Arinos. A comunicação com a província de São Paulo era feita pela navegação que seguia a rota fluvial utilizada pelas monções ou por via terrestre. Esta última também ligava a região ao território de Goiás, Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro.

Além da estrada de Goiás, a província de Mato Grosso mantinha ligação com São Paulo por outro caminho terrestre que foi construído nos anos de 1837-1838, a estrada do Piquiri.⁵ Esta ligava Cuiabá à vila de Santa Ana do Paranaíba (atual Paranaíba-MS), onde a estrada bifurcava-se, sendo uma seguida até a vila de Araraquara na província de São Paulo, e a outra até Uberaba em Minas Gerais. De Uberaba tinha ligação com Rio de Janeiro e Bahia.

As rotas de circulação eram utilizadas para a comunicação entre o governo local, o poder central e demais regiões; por viajantes de todos os tipos; tropa de animais e para o comércio.

É possível que existissem outras rotas de comércio e circulação que não foram mencionadas e/ou que não eram conhecidas pelos presidentes de província. Essas rotas “não oficiais” poderiam ser trajeto para o contrabando, descaminho de ouro e diamantes que ainda eram extraídos na primeira metade do século XIX em Mato Grosso, etc.⁶

A circulação de pessoas e cargas pelos rios se dava por meio de canoas e batelões, e nos caminhos terrestres com a utilização de mulas. O transporte em lombo de mulas foi significativo para o povoamento e manutenção de espaços pertencentes ao Brasil. Serviu como alternativa de transporte e como viés econômico. Onde a navegação fluvial era

³ É preciso observar que Cuiabá não era o único centro comercial da Província durante o século XIX. Outros centros de comércio como Diamantino e Santa Ana do Paranaíba a partir de 1830, são exemplos que existiam diferentes locais onde se davam as relações comerciais. Sobre o comércio em Santa Ana do Paranaíba, ver Lucídio (1993).

⁴ *Discurso recitado pelo presidente da província de Mato Grosso, José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da terceira sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1837*, p 9-10.

⁵ *Discurso recitado pelo presidente da província de Mato Grosso, José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da terceira sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1837*, p. 17.

⁶ Sobre a prática de contrabando e descaminho do ouro em Mato Grosso no setecentos, ver Jesus (2006).

impossível, dificultosa e/ou não vantajosa, as mulas foram utilizadas. Essas atividades, além de aproximar as localidades e possibilitar a chegada de mercadorias não produzidas num local, também levavam consigo informações, recados, e produziram um tipo de trabalho, linguajar, vestimentas, expressões, práticas e denominações singulares.

Condutores de tropa

A historiografia brasileira comumente tem chamado de tropeiro todos aqueles que viviam da condução de pessoas e objetos. Mas a documentação revela outras denominações e afazeres que vão além do trabalho de tropeiro. Aliás, muitas vezes esta última qualificação é empregada de forma imprecisa, utilizada para generalizar as atividades presentes na condução de tropa. Nos relatos de viajantes, crônicas, relatórios de presidentes de província, mapas de população, processos crimes e cíveis encontrei as seguintes expressões para nomear homens que viviam daquele tipo de trabalho: tropeiro, arrieiro ou arreador, camarada, tocador, cozinheiro e madrinheiro. Denominações estas que expressam a multiplicidade de afazeres que circunscreviam a prática de condução de tropa.

No território de Mato Grosso, na primeira metade do século XIX, os condutores de tropa poderiam ser encontrados: 1) nas tropas de comércio interprovincial e intraprovincial; 2) camaradas que trabalhavam na condução de tropas de animais para fora ou dentro da província, empregados em fazendas de gado vacum e/ou cavalari. Esses camaradas não eram donos dos animais que conduziam, recebiam um valor pelos serviços prestados na condução; 3) aqueles que eram negociantes de animais, comercializavam bestas que eram suas, ou de outrem; 4) condutores contratados por proprietários de lavoura e/ou criação de animais, que tinham função de conduzir mercadorias para os mercados internos do Mato Grosso.

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

Considerando os diversos tipos de tropa e serviços de condução realizados por homens livres, este artigo tem como foco principal apresentar um breve panorama sobre a presença de camaradas e arrieiros em Mato Grosso no transporte de cargas em costa de mulas. Esses trabalhadores foram importantes para a dinâmica da Província e contribuíram para interligá-la a outras regiões do Brasil.

Animal híbrido, resultado de acasalamento do jumento com a égua, a mula era de grande importância para o transporte de cargas na província de Mato Grosso. Sua

utilização era praticada nas investidas pelo “sertão” e nos transportes de mercadorias e cargas em geral, devido à sua grande capacidade de carregar peso.⁷

O comércio externo em lombo de mulas consistia na exportação de ouro, diamantes, couros e ipecacuanha (poaia), e na importação de todos os gêneros, especialmente de fazenda seca.⁸ Na década de 1840, Francis Castelnau⁹ fez a seguinte observação:

Há cerca de quinze tropas fazendo o comércio regular entre Cuiabá e a costa, variando entre cinquenta e duzentos o número de animais de que cada uma se compõe. O custo da viagem de Cuiabá ao Rio de Janeiro atinge a cerca de quarenta mil réis por animal, aí compreendida a despesa com a compra de milho e o salário dos arrieiros e camaradas. A carga de uma mula varia, conforme a força do animal, entre seis a oito arrobas, havendo casos em que ela chega a nove arrobas. Quase todas estas tropas vão para o Rio de Janeiro, o ouro alcançando ali maior preço do que em qualquer outro lugar. Antigamente pelos rios que se fazia quase todo o comércio, sendo muito módico o frete pago pelos produtos que se mandavam para São Paulo (CASTELNAU, 2000: 321-322).

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

Mas quais eram as atribuições dos arrieiros e camaradas? Segundo o *Vocabulário Portuguez e Latino* de Raphael Bluteau (1712-1728), arrieiro é “o que vive de guiar besta de alquilé”, e no mesmo dicionário, alquilé “é a ação de alquilar, ou o preço que se dá pelo uso de uma besta por certo tempo”. No *Novo Diccionario da Lingua Portuguesa* (1806), arrieiro é “o que tem por ofício guiar bestas”. Nesse sentido, arrieiro era um condutor de besta de carga. Nas fontes consultadas, foi possível apreender, para a região em estudo,

⁷ Segundo Priore e Venâncio, aqueles que eram vendidos como animal de carga eram castrados ao completar dois anos, eram “estáveis nas trilhas pedregosas, resistentes às variações climáticas e às alturas, com pouca exigência quanto às pastagens, eram animais de casco forte, bom porte e pernas vigorosas. Em tarefas contínuas, suplantavam, de longe, os cavalos” (PRIORE; VENÂNCIO, 2006: 75).

⁸ *Relatório do presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléa Provincial em 3 de maio de 1849*, p. 16.

⁹ Francis de La Porte, conde de Castelnau, foi chefe de uma expedição no Brasil enviada pelo governo francês, em 1843. Resolvidos a cruzar a América do Sul, percorreram as províncias de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, chegaram à Bolívia, Peru, e depois o Amazonas até o Pará, no Brasil (CASTELNAU, 2000).

que existiam dois tipos de arrieiro: 1) aqueles que eram donos de pequeno número de bestas e se empenhavam no transporte, seu lucro estava no aluguel das bestas; 2) arrieiros que não eram proprietários de bestas de aluguel, mas que tinham somente seu conhecimento na atividade.

Os camaradas eram trabalhadores livres ou libertos pobres, contratados para desenvolver uma determinada atividade. Os acordos de trabalho poderiam ser temporários ou não. E os trabalhadores assim definidos poderiam saber algum ofício específico, sendo contratados para tal, ou empregados para desenvolver atividades diversas (SENA, 2010: 68).

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

Existia hierarquia entre os componentes da tropa. As de grande porte, principalmente aquelas que faziam o comércio externo, geralmente possuíam o tropeiro, donos dos animais, que ajustava um arrieiro responsável pela condução de toda a caravana, esta subdividida em pequenos lotes de animais que ficavam a cargo de camaradas. Além disso, era contratado um cozinheiro para fazer a comida da tropa (MOUTINHO, 1869: 123). Francis Castelnau, na viagem que realizou para Cuiabá em 1844, utilizou o caminho por Goiás; na citação seguinte, descreve uma tropa que encontrou já no território da província de Mato Grosso, bem como a organização da mesma.

A 3 de dezembro [...] à tardinha [...] acampamos num lugar chamado Cercadinho, junto de uma formosa nascente, onde também havia acampado uma outra caravana, vinda de São Paulo e aí retida havia já uns oito dias, por causa da perda de alguns dos animais. Essa expedição era composta de cento e cinquenta mulas divididas em treze lotes; cada animal carregava geralmente de seis a oito arrobas; algumas das cargas eram constituídas por caldeiras para açúcar, bastante grandes para cobrir o animal. Contou-nos o pessoal da caravana haver perdido três animais, dois por picada de cobra e o terceiro por ter sido devorado por uma onça (CASTELNAU, 2000: 312).

Hercules Florence¹⁰ menciona o acordo realizado junto a um tropeiro, na província de São Paulo, em 1825, como segue na citação abaixo.

Parti de Santos com alguns dias de avanço sobre meus companheiros a fim de mandar preparar cômodos em Cubatão e contratar com antecedência

¹⁰ O francês Antoine Hercules Romuald Florence chegou ao Brasil em 1824. No ano seguinte foi contratado pelo cônsul da Rússia no Brasil, barão de Langsdorff, como desenhista de uma expedição científica pelas províncias de São Paulo, Mato Grosso e Pará. Seu relato de viagem contém as descrições da expedição, bem como desenhos de índios, monções, vegetação, vilas etc. (FLORENCE, 1948: 11-32).

algum tropeiro, que se encarregasse de transportar para São Paulo toda a bagagem à comissão.

[Já em Cubatão o viajante menciona]

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

Em companhia de dois moços, que iam também para São Paulo, parti de Cubatão sem me importar mais com a bagagem, porque, além do tropeiro ser responsável por qualquer desvio, nas cargas nada havia que pudesse se estragar (FLORENCE, 1948: 34 e 38).

Florence declara que contratou o aluguel de 63 mulas para transportar a carga da Expedição Langsdorff de Cubatão a Jundiáí, o que deixa a entender que o contratado era dono das mulas que usava no transporte de carga.¹¹ Porém, o caso mais mencionado nos relatos de viajantes para a província de Mato Grosso, foi a contratação de arrieiros para conduzir mulas que não lhes pertenciam, estas eram alugadas ou compradas pelos viajantes junto a proprietários locais. Georg Heinrich von Langsdorff¹² escreveu que um homem enfermo atendido por ele, quando estava em Cuiabá, ofereceu “tanta mulas” quanto ele precisasse para sua expedição à Serra da Chapada do Guimarães. E mais adiante, que ao chegar à fazenda de Joaquim da Silva Prado, que seria a última na estrada de Cuiabá para Goiás, trocaram e compraram mulas e se abasteceram de “toda sorte de provisões” (LANGSDORFF, 1997: 84 e 89).

Ainda referente à citação do trecho do relato de Florence, evidencia como se dava o acordo de trabalho. Geralmente o dono da carga contratava os serviços do condutor, onde estabelecia a distância, quantidade da carga, número de mulas alugadas e o valor para seu transporte; esse para o caso dos tropeiros/arrieiros dono de animais. Já os arrieiros e camaradas que somente eram contratados para prestar serviços, eram estabelecidos os valores pelas atividades a serem desenvolvidas por um determinado percurso. Ao mencionar um tocador que alegava estar doente, e não quis mais seguir com a expedição, Langsdorff relata que contratou outro às pressas por um salário de 24 oitava (= 28.8000 réis), no percurso de ida e volta à viagem de expedição à vila da Chapada dos Guimarães (LANGSDORFF, 1997: 95).

As atribuições de tropeiros, arrieiro e camarada, também foram mencionadas por Florence ao afirmar, na citação acima, que qualquer desvio da carga seria de

¹¹ É certo que livres pobres estiveram empenhados na condução de mulas, mas segundo Ronaldo Vainfas, existem “indícios, porém, de que o comércio de mulas ou as tropas de transporte de mercadorias proporcionaram, para alguns, rendimentos de vulto, transformando tropeiros em ‘homens bons’ ou ‘principais da terra’.” (VAINFAS, 2001: 566).

¹² Médico e explorador alemão, Langsdorff foi nomeado cônsul-geral da Rússia no Rio de Janeiro por Alexandre I. Em 1825, chefiou a expedição científica a mando do Império Russo ao interior do Brasil, na qual Hercules Florence participou como segundo desenhista (FLORENCE, 1948: 17-18).

responsabilidade do condutor. Para a província de Mato Grosso, essa responsabilidade pode ser verificada no interrogatório feito ao arrieiro e camaradas da tropa do Conde Francis Castelnau, Candido José de Almeida (arrieiro da tropa), Alexandre Pedro Corrêa e Francisco Alves Pereira (camaradas), sobre o desaparecimento de objetos pertencentes ao viajante.

Perguntado ao referido arrieiro [Candido José de Almeida] sobre o que sabia acerca da falta dos mencionados objetos, respondeu o seguinte. Que ele assistira acondicionar-se todo o trem de seu amo quando de Cuiabá partiu para o baixo Paraguai, e que tendo ficado entregue tudo esse trem ao Capitão Antonio José da Silva Negrão, e por ordem deste transportado para o quartel da polícia. Com grande admiração vira depois aí pequenos caixões abertos, barril de pólvora com capa descosturada, saca de chumbo da mesma forma, pequeno caixão de cartuxame despregado, e uma canastra onde ficou imersa quinquilharia, embrulhadas de ouro em pó, pedras de cristais, e roupa do seu amo e que por não ter chave, havendo ficado atada com [Alexandre Pedro] Corrêa [camarada da mesma expedição], achando-se a tampa muito elevada por conter dentro muita coisa, achava-se atada de diferente maneira, e com a dita tampa quase contigua ao restante corpo de canastra, donde inferiu ter sido remexida, e ter menos objetos do que continha. A vista disto tudo entrou a desconfiar que muita coisa tivesse sido extraviada, e isso mesmo disse a muitas pessoas em Cuiabá, [...] que muita coisa de seu amo tinha sido roubada que havia ficado dúzias de canivetes num pequeno baú que ficara aberto, e que se existia [somente] cinco (Processo 175 – 1845, APMT).

Verificado o desaparecimento de objetos que faziam parte da carga do Conde de Castelnau que foi transportada de Cuiabá a Vila Maria, os primeiros a serem chamados para depor foram o arrieiro e os camaradas que trabalhavam na expedição do viajante estrangeiro, o que demonstra que eram eles os responsáveis pelo acondicionamento, guarda, transporte e preservação da mesma.¹³ Nas declarações do arrieiro, existe evidência que ele conhecia toda a carga nas suas minuciosas disposições, sabia o que havia de diferente na sua organização antes de ser direcionada ao quartel de polícia de Cuiabá. Sendo assim, a carga e as mulas estavam sob a responsabilidade daqueles trabalhadores de tropa contratados para conduzi-las.

¹³ Segundo consta no Processo, não foi o arrieiro Candido José de Almeida, nem os camaradas Alexandre Pedro Corrêa e Francisco Alves Pereira que conduziram a carga no trajeto de Cuiabá a Vila Maria, sendo esta transportada pelo 2º tenente Manuel Alves Pereira da Motta. Porém, quando constatado a perda de objetos, já em Vila Maria, foram os referidos camaradas os primeiros a serem interrogados a pedido do 2º Tenente para saber sobre a ausência dos objetos. Respectivamente a carga passou pelas mãos das seguintes pessoas: empregados da expedição, sendo que Candido José de Almeida assistiu o acondicionamento da mesma; Capitão Antonio José da Silva Negrão que transportou a carga até o quartel de polícia; 2º Tenente Manuel Alves Pereira, que ficou responsável pelo transporte da carga de Cuiabá a Vila Maria; Capitão Vicente Coelho, quem recebeu a carga em Vila Maria e assim entregaria ao Conde Castelnau. Segundo relato ainda do arrieiro, o desaparecimento de objetos da carga se deu quando ela estava no quartel de polícia, sob a responsabilidade do Capitão Antonio José da Silva Negrão, já que sua escrava havia comercializado em Cuiabá objetos pertencentes ao Conde de Castelnau, e que o próprio arrieiro reconheceu os referidos objetos (Processo 175 – 1845, APMT).

Cotidiano de trabalho de camaradas e arrieiros

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

As viagens, dependendo das condições das vias de circulação a serem percorridas e a distância, poderiam durar muitos meses, semanas ou apenas alguns dias. Mas, o que elas tinham em comum eram as ocorrências de conversas firmadas nos momentos de paradas para descanso. Reunidos e sentados na posição de cócoras, os componentes contavam histórias de viagens, de assombração, de contos amorosos, lendas etc. Hugo de Carvalho¹⁴ apresenta a figura de um arrieiro cuiabano, como homem “mestiço traquejado e serviçal, [que] na sua voz grossa e arrastada de cuiabano, arrematava o final dum conto de lobisomem” (RAMOS, 1917: 20).

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

Logo que se chega ao pouso, descarrega-se a tropa, e os camaradas, depois de arranjam as cargas de cada lote e de cobri-las com ligas, vão armar a tolda do patrão e a competente rede, ao lado da qual deitam as canastras e outros objetos indispensáveis aos viajantes. Terminado este serviço levam a tropa ao encosto, que é ordinariamente um lugar naturalmente fechado por matas, rios ou brejos, para que a tropa não se espalhe durante a noite. O arreador fica no lugar do pouso ocupado em atalhar as cangalhas, curar os animais doentes e ferrar os estropiados. Enquanto isto se faz, o cozinheiro não está em descanso; prepara os arranjos necessários à sua arte, acende o fogo, deita sobre ele uma trempe feita de paus, e nela pendura o caldeirão contendo o feijão e a carne seca, alimentos quase sempre usados pelos viajantes no sertão. Ordinariamente à noite estende no chão um couro de boi, e sobre ele uma toalha na qual coloca os pratos de estanho. Depois com voz de trovão brada: feijão! A este grito acodem todos, e tanto o patrão como os

¹⁴ Hugo de Carvalho Ramos era goiano, foi poeta brasileiro e viveu entre 1895 e 1921. Em suas prosas, versos e contos procurava caracterizar a vida sertaneja. Dentre vários trabalhos, um dos mais significativos foi *Tropas e Boiadas*, publicado 1917. Nela o autor apresenta vários contos que deixa perceber a vida, o trabalho a cultura dos homens que trabalhavam na condução de tropas.

camaradas e arredor fazem honroso ataque a tão saborosas iguarias (MOUTINHO, 1869: 12).

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

No dia seguinte os camaradas vão buscar os animais, e os pendem pelos cabrestos às estacas, para depois lhes deitar as cangalhas e os costaes de cargas, que cobrem com o ligaes [couro de boi dobrado pelo meio], e arrocham com sobrecargas [tira de sola costurada à outra de couro cru torcido, em cujas extremidades se prendem um gancho de ferro e um pedaço de pau roliço a que chamam – cambito]. Solta-se então a tropa, em cuja gente marcha uma besta escolhida que leva a cabeçada enfeitada de sincerros, e de um penacho ou bonecas, com um peitoral de guizos (MOUTINHO, 1869: 12-13).

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

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

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

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

Na cidade ou no campo, os condutores de carga mantinham ligações de parentesco, amizade e amorosa. Ao percorrer as estradas, firmavam contatos com moradores das proximidades.¹⁵

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

Em troca dos serviços prestados, os camaradas e arrieiros recebiam, além do salário, alimentação fornecida pelo contratante, que era constituída basicamente por arroz, feijão, carne salgada (carne seca), toucinho, farinha de milho e de mandioca, ou seja, alimentos não perecíveis.¹⁶ A alimentação poderia ser complementada pela pesca ou a caça de animais abatidos durante o percurso. Nos momentos de distração e descanso, cantavam e dançavam o cururu e o minuano (MOUTINHO, 1869: 25-26).

¹⁵ Ao realizar a viagem de Cuiabá à vila do Diamantino, Francis Castelnau justificou o atraso na saída da tropa, em virtude de que os tropeiros “tinham sempre longas despedidas a fazer”, para expressar que aqueles trabalhadores estavam ligados por laços de amizades e familiares, já que as viagens os separavam dos entes queridos (CASTELNAU, 2000: 323).

¹⁶ A alimentação dos condutores de tropa marcou tradições culinárias das regiões onde eles percorriam. O carreteiro (arroz com carne) e o feijão tropeiro são exemplos da culinária que teve inspiração na alimentação de pessoas que se empenhavam na condução de tropas.

As dificuldades encontradas no serviço dos condutores de tropa eram muitas: longos percursos, estradas estreitas e acidentadas, calor, frio e umidade, que contribuíam para debilitar a saúde daqueles trabalhadores. Dificuldades essas que poderiam comprometer o abastecimento de cidades, vilas, arraiais, fazendas, destacamentos etc. que dependiam, em parte, daquelas pessoas livres empenhadas no transporte de carga e animais. Enfim, é preciso enfatizar que na sociedade escravocrata os homens livres e pobres que trabalhavam na condução de tropa tiveram participação na dinâmica de Mato Grosso no período anterior à crise do trabalho escravo no Brasil. Eles contribuíram, também, para interligar os espaços internos da Província entre si e com outras regiões do Império.

Fontes

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

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

Discurso recitado pelo presidente da província de Mato Grosso, José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da terceira sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1837. Cuiabá: Tipografia. Provincial, 1845.

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

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

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

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

Relatório do Presidente da Província de Mato-Grosso o major doutor Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 3 de maio de 1849. Rio de Janeiro: Typo. Imp. E Const. de J. Villeuve e Comp., 1850.

Referências Bibliográficas

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

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

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

Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Lisboa: Typografia Rollandiana, 1806.

Disponível em:

http://books.google.com.br/books?id=ubQGAAAQAAJ&printsec=frontcover&dq=dicionario+da+lingua+portuguesa&lr=&as_brr=1&ei=Fh4vStq5MZnCyATrt9yLCA#PPT5,M1. Acesso: 01 jun. 2009.

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

RAMOS, Hugo de Carvalho. **Tropas e boiadas**. Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 1917.

Disponível em:

http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=19650. Acesso: 17 set. 2009.

SENA, Divino Marcos de. **Camaradas: livres e pobres em Mato Grosso (1808-1850)**. Dissertação (Mestrado em História). UFGD, Dourados, 2010.

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

Recebido em *Fevereiro* de 2011

Aprovado em *Mai*o de 2011