

Bibliografia

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. 2000.** *O Trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo : Companhia das Letras, 2000.
- CARDOSO, Ciro Flamarion. 1984.** *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará (1750-1817)*. Rio de Janeiro : Graal, 1984.
- COUTINHO, Francisco de Sousa. 1865.** Informação sobre o modo porque se efetua presentemente a navegação do Pará para Mato Grosso [...]. *Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. 1o. Trimestre de 1865, Vol. XXVIII, pp. 38-69.
- CRONON, William. 2002.** Un lugar para relatos: naturaleza, historia y narrativa. [A. do livro] G PALACIO e ULLOA, A. *Repensando la naturaleza: Encuentros y desencuentros disciplinarios en torno a lo ambiental*. Bogotá : Universidad Nacional de Colombia-Sede Leticia; Instituto Amazónico de Investigaciones Imani; Instituto Colombiano de Antropología e Historia; Colciencias, 2002, pp. 29-65.
- CROSBY, Alfred. 1993.** *Imperialismo Ecológico: A Expansão Biológica da Europa: 900-1900*. Rio de Janeiro : Companhia das Letras, 1993.
- DOMINGUES, Ângela. 2000.** *Quando os índios eram vassallos: colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII*. Lisboa : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.
- FARAGE, Nádia. 1991.** *As Muralhas dos Sertões*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1991.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. 1984.** *Raízes do Brasil*. 18. Rio de Janeiro : José Olympio, 1984.
- LEONARDI, Victor Paes de. 1999.** *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília : Paralelo 15; Editora Universidade de Brasília, 1999.
- LUCENA GIRALDO, Manuel. 1993.** *Laboratorio tropical: la expedición de límites al Orinoco, 1750-1767*. Caracas : Monte Avila/CSIC, 1993.
- PAQUETTE, Gabriel B. 2005.** Empire, Enlightenment and Regalism: new directions in Eighteenth-century Spanish History. *European History Quarterly*. 2005, Vol. 35(1), pp. 107-117.
- RICARDO, Beto e ANTONGIOVANNI, Marina. 2008.** *Visões do Rio Negro: construindo uma rede socioambiental na maior bacia de águas pretas do mundo*. São Paulo : Instituto Socioambiental, 2008.
- SAMPAIO, Patrícia Melo. 2003a.** Administração Colonial e legislação indigenista na Amazônia Portuguesa. [A. do livro] Mary del PRIORE e GOMES, Flávio. *Os senhores dos rios: Amazônia, história e margens*. Rio de Janeiro : Campus/ Elsevier, 2003a.
- . **2003b.** Cidades desaparecidas na Amazônia Portuguesa. Poiares, séculos XVIII e XIX. *História Social*. 2003b.
- SOUSA, Cônego André Fernandes de. 1848.** Noticias Geographicas da Capitania do Rio Negro no Grande Rio Amazonas. *Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. 4o. Trimestre de 1848, Vol. X, pp. 411-503.
- WORSTER, Donald. 1991.** Para fazer história ambiental. *Revista Estudos Históricos*. 8, 1991, Vol. 4, pp. 198-215.

Os Sertões do Estado do Pará: registros, controles e sujeitos no comércio fluvial

Siméia de Nazaré Lopes
Professora do Curso de História da Universidade Federal do Amapá e
Aluna doutorado da Universidade Federal do Rio de Janeiro/PPGHIS

Resumo:

Desde o início da ocupação portuguesa na região do vale do Rio Amazonas, que o comércio realizado na capitania do Pará se deslocava para as áreas dos sertões, onde os produtos extraídos eram negociados e transportados para a cidade de Belém. No porto da cidade, essas mercadorias abasteciam o comércio local e/ou eram exportadas para o porto de Lisboa. No início do século XIX, o comércio para essa área demandou um maior controle, em função das transações comerciais realizadas nesse espaço. Com esse intuito, as fortalezas levantadas ao longo dos rios serviam de ponto de fiscalização para aferir os produtos negociados e as pessoas afeitas a esse comércio. Diante disso, o objetivo desse trabalho é analisar o comércio de gêneros dos sertões e os sujeitos envolvidos nesse circuito. Na documentação que se utilizou pode-se encontrar os Registros da Coletoria dos Impostos de Gurupá organizadas nos códices do Arquivo Público do Estado do Pará e os avulsos do Projeto Resgate (Pará e Rio Negro).

Palavras-chave: Fiscalização, sertão, comércio fluvial, remeiros e procurações.

Introdução:

Ainda no século final do XVIII, a cidade de Belém passou a ser o principal porto do Estado do Grão-Pará e Maranhão, recebendo, diretamente, as embarcações que saíam da Europa com destino à América portuguesa. Para o porto da cidade de Belém escoava não só a produção das vilas situadas na região dos altos rios (Santarém, Óbidos, Gurupá e Barra do Rio Negro), como também das vilas de Cameté, de Bragança e da Ilha do Marajó. O porto de Belém também desempenhava o papel de abastecer de produtos e de mercadorias as diversas embarcações que seguiam em direção a outros pontos do Pará, assim como para as capitanias do Rio Negro, do Maranhão, do Mato Grosso e de Goiás (SPIX & MARTIUS, 1981).

O comércio realizado em canoas ou em embarcações maiores conectava essas regiões e permitia a circulação de pessoas e dos gêneros que eram negociados em diferentes áreas da capitania do Pará e das capitanias vizinhas. A grande circulação de canoas e de pessoas para essas áreas era controlada, não só pela necessidade de passaportes para se deslocar para os sertões, como também por meio dos registros de deslocamento das pessoas (relações descritivas sobre essa circulação), nos quais constava o “número individual das tripulações das canoas de comércio, e do tempo da sua partida das povoações”.¹ As pequenas e grandes embarcações navegavam, efetivamente, segundo as suas dimensões e a sua tonelagem, por todas as baías, rios e lagos da capitania/província do Pará. Entretanto, havia uma padronização nesse circuito fluvial, no qual as embarcações de grande porte utilizadas para o comércio com Belém tendiam a fazer o deslocamento para localidades mais distantes, enquanto as pequenas, além do transporte de mercadorias em menor quantidade, atuavam também no transporte de pessoas e de informações (correio) que, em função de seu tamanho, tendiam a se deslocar em menos tempo e risco para a tripulação.

Costumeiramente, o comércio realizado para as outras vilas do interior se utilizava dessas diferenciações entre o tamanho das canoas e a quantidade da tripulação. Exemplo disso foi apresentado no passaporte do negociante de Belém, Pedro Rodrigues Henriques. Em 1811, o negociante solicitou permissão para realizar a condução de gado (provavelmente da Ilha do Marajó para Belém), em sua “canoa de gado”, seguindo com 6 índios remadores e 1 piloto (APEP, Códice 297). Com base na caracterização de Baena sobre o porte das canoas e a sua equipagem, o negociante Pedro Henriques

¹ Isso foi uma das instruções iniciais que o governador Dom Francisco de Souza Coutinho fez quando assumiu a administração do Estado do Grão-Pará, em 1790. (BAENA, 1969: 223).

devia possuir uma embarcação que podia vaiar entre mil a 2 mil arrobas, sendo as canoas desse porte as mais utilizadas nesse comércio para as proximidades de Belém.

Nos comércios de longa distância, o usual eram canoas de maior tonelagem, tendo em vista que essas viagens somente se tornavam rentáveis diante de uma grande quantidade de mercadorias. O que compensaria o investimento prévio de armar uma canoa para seguir viagens tão longas como as que eram realizadas da vila de Santarém ou da capitania do Rio Negro para o porto de Belém. As canoas que faziam o circuito entre o Rio Negro e Belém eram as maiores, tendo em vista que a quantidade de remadores utilizados nessas embarcações variava entre 9 a 26 índios (APEP, Códice 659).

O objetivo desse trabalho é analisar o comércio fluvial dos sertões realizado nessas embarcações, que servia para abastecer o mercado da cidade de Belém, bem como para escoar os produtos comercializados no porto da cidade. Inicialmente, apresentam-se os registros sobre esse comércio, os quais possibilitam perceber as principais vilas do interior que atuavam nesse comércio, os sujeitos envolvidos e as mercadorias transportadas. Outro ponto a ser discutido é o uso da mão de obra indígena e escrava nesse comércio, tendo em vista que a quantidade de remeiros das embarcações também sinalizava para a importância que determinados negociantes tinham nesse circuito. As principais fontes documentais utilizadas foram os Registros da Coletoria dos Impostos de Gurupá sobre as embarcações que passavam pela fortaleza dessa vila, a qual permite acompanhar a circulação das embarcações e os principais negociantes envolvidos nesse comércio, além das Procurações Gerais e Bastante, do Cartório Perdigão, depositadas no Arquivo Público do Estado do Pará.

Isso é significativo para afirmar que os negociantes que se detinham nesse circuito mercantil deveriam ser detentores de grandes cabedais e de uma ampla rede de comerciantes pelo interior. Isso porque a realização de longas viagens com uma grande quantidade de remadores requeria um grande investimento que deveria ser compensado pela venda dos produtos que transportavam. Nos sertões, esse negociante deveria também garantir a aquisição de gêneros para serem negociados no porto de Belém. Por isso, os negociantes afeitos a esse comércio deviam estabelecer uma rede de relações bem articulada com os comerciantes dos sertões, assim como com as povoações indígenas que habitavam essas áreas tanto do lado português como do lado espanhol (ROLLER, 2010).

Os registros das canoas e o comércio realizado nos Sertões:

Desde o início da ocupação, a circulação de missionários, colonos, sertanistas, comerciantes e autoridades civis e militares para os sertões da capitania do Grão-Pará possibilitou um conjunto de negócios muito lucrativos, seja para a aquisição de mão de obra indígena, seja para a coleta das *drogas do sertão*, voltadas para a exportação. A fiscalização da colônia se voltava para a região dos sertões, seus gêneros e efeitos, e para as pessoas que estavam transitando nesse espaço. Em vista disso, a construção de fortificações ao longo dos rios serviria a um duplo propósito: proteger e fiscalizar a região. Uma dessas fortificações foi construída na vila de Gurupá (rio Xingu), a qual servia de posto fiscal para a cobrança de impostos e para o controle dos produtos que eram transportados para Belém (SCHWARTZ, 2004: 384).

As mercadorias que circulavam entre o interior da capitania e a cidade de Belém eram registradas na Coletoria de Impostos, localizada na fortaleza da vila de Gurupá, por ser essa vila uma passagem obrigatória para todas as embarcações que seguiam do sertão em direção ao porto da cidade de Belém. O estabelecimento da coletoria nessa vila foi a forma encontrada para controlar esse comércio fluvial e quantificar o montante do que era comercializado para Belém. Na coletoria era realizada a descrição completa das canoas de comércio que circulavam pelos sertões. Na “guia do bote”, como os fiscais denominavam o documento, costumavam lançar o nome do proprietário da embarcação, de onde havia saído a carga e a quantidade que transportavam, o nome do piloto e/ou do cabo da embarcação,² a quantidade de escravos e índios remadores, e se também fazia o transporte de pessoas (APEP, Códice 659).

Esse registro fazia o controle das embarcações que circulavam em toda a região oeste da capitania do Pará e das vilas da capitania do Rio Negro. Em ofício de 1761, o desembargador do Pará informava os procedimentos que passara a adotar naquela coletoria. Além das diligências para verificar o serviço e atuação dos cabos que trabalhavam nos negócios das canoas, o desembargador reforçava o

² Os índios que trabalhavam como pilotos das canoas de comércio gozavam de maior prestígio nas povoações (FERREIRA, 1972: 92). Desde o Diretório, o piloto ou cabo das canoas tinham um tratamento diferenciado, seja por sua condição (geralmente eram brancos ou mamelucos), seja por serem nomeados para desempenhar tal função. Holler afirma que os cabos das canoas que seguiam para o sertão recebiam a nomeação dos conselhos municipais e dos Principais, em alguns casos podiam ser nomeados pelo próprio governador da capitania. Tal atenção se devia pelos cuidados que o cabo devia ter com os índios sob a sua responsabilidade, mas principalmente pela atenção que devia ter com as *drogas* coletadas. Em função disso, não faltaram registros de diligências para apurar os serviços dos cabos das canoas que seguiam para o sertão. Holler afirma que o comportamento do cabo era ponto de avaliação nas instruções da legislação do Diretório, principalmente quando se faziam denúncias de maus tratos na tripulação e nos desvios das mercadorias, que muitas vezes eram vendidas para negociantes locais (HOLLER, 2010: 441).

controle que devia ser adotado nesse comércio. Os cabos deviam fazer o registro das mercadorias que os moradores enviavam por encomendas nessas canoas para serem entregues na cidade de Belém. Havia também o cuidado com a tripulação das canoas, pois pessoa alguma poderia entrar ou sair das canoas, mesmo depois de iniciada a viagem, isso valia também para as mercadorias por elas transportadas (AHU_ACL_CU_013, Cx. 51, d. 4689). Uma continuidade desses cuidados é a proibição de fazer paradas fora dos portos indicados. No caso, a canoa ao sair de sua vila só poderia fazer paragem no porto de Belém. Controle este que se reafirmava nos códigos de postura para o desenvolvimento do comércio até meados do século XIX, em que se delimitava os portos para se fazer o desembarque das mercadorias e pessoas na orla da cidade de Belém (LOPES, 2005).

De acordo com esses registros, se percebe que o comércio fluvial realizado nessa região era estruturado em uma única rota, pela qual as embarcações seguiam desde a vila de Óbidos até Belém. Nesse caminho, obrigatoriamente passariam pela vila de Gurupá, onde era feito o registro das mercadorias transportadas. Nota-se que, para além do comércio que era feito pelo interior da capitania do Pará e do Rio Negro, as embarcações provenientes da capitania de Mato Grosso que tomassem como rota de navegação tanto o rio Madeira como o Tapajós também deveriam passar e fazer o seu registro nessa coletoria.

Em 1812, um dos negociantes que teve o seu barco vistoriado foi Antonio Rodrigues Lisboa.³ Na descrição apresentada em um desses registros descritos acima, ele havia partido da vila de Monte Alegre e regressava para a cidade de Belém. Esse é um dos poucos documentos que permitem identificar a carga que era transportada e de onde ela vinha; no caso, foi feita a seguinte relação de gêneros: 5 paneiros de ervilha, 5 paneiros de feijão, 3 potes de manteiga, 13 potes de mixiras,⁴ 564 arrobas de peixe seco, 1.755 arrobas de cacau e 23 arrobas de sebo. Além da carga, a sua embarcação era composta pela seguinte equipagem: um cabo, um piloto, 11 índios remadores e 6 escravos (sendo 2 mulheres), transportando também 8 pessoas como passageiros, o que sugere ser um embarcação de grande porte para realizar esse comércio (APEP, Códice 659).

³ Desde 1794 que Antonio Rodrigues Lisboa costumava circular e fazer comércio pelos “Sertões do Estado” quando foi designado como procurador de Fernandes José, da cidade de Lisboa (APEP, Procução Bastante e Geral 1181).

⁴ Segundo a descrição de Alexandre Rodrigues Ferreira, a carne da tartaruga “é comida quando fresca, cozida, assada ou frita, em tudo se assemelha com a carne de vaca. Dela se fazem as importantíssimas provisões das carnes secas, de conservas em potes de manteiga da mesma, a que chamam mixira, e de salmoura. Tudo isso de um consumo notável por todo o Estado” (FERREIRA, 1972: 27).

O transporte de grandes quantidades de mercadorias para a cidade de Belém tinha duas finalidades: ou as mercadorias já deveriam ter um negociante certo para a sua aquisição, ou então seriam resultado da formação de sociedades entre negociantes que visavam seguir para os sertões atrás dos gêneros *da terra*, tais como o cacau, o tabaco e a salsaparrilha, os principais produtos da balança comercial que eram exportados nesse período. Em 1814, Manoel Gomes Ribeiro saiu com o seu barco da vila de Santarém com destino à cidade de Belém. O transporte de 1.100 arrobas de cacau e 24 arrobas de couro de boi era feito em uma embarcação com 1 índio piloto, 3 índios remeiro, 3 escravos e 1 preto forro. Possivelmente, a condução dessas mercadorias devia envolver o negociante João Pedro Ardasse em Belém, visto que em novembro de 1813, este negociante passou procuração para Manuel Gomes Ribeiro representá-lo na Vila de Santarém (APEP, Códice 659). Ao estreitar as suas relações comerciais para os sertões da capitania, os negociantes de Belém garantiam sua participação nesse comércio. Por outro lado, para os negociantes dos sertões essas relações com Belém eram a garantia que as mercadorias arrecadadas seriam vendidas e o lucro seria certo. O que permite indicar a existência de uma escala entre os negociantes que agiam no interior e na cidade, e dessa relação o seu desdobramento entre os negociantes de Belém e de Lisboa.

Esse circuito mercantil para os sertões da capitania tinha nas vilas de Santarém, Óbidos e Monte Alegre os principais destinos de comerciantes, visto que grande parte das mercadorias comercializadas era coletada e/ou produzida nessa região. Na documentação da Coletoria dos Impostos de Gurupá, há 175 registros de canoas que saíram dessas vilas para Belém. A maior parte das canoas, num total de 55 (31,42%), saiu da vila de Santarém, mas foi possível notar que alguns negociantes dessa vila também registravam suas canoas como originárias de outras vilas próximas. O que pode significar a articulação comercial desses negociantes no interior desse circuito do sertão do Pará. Como no registro de Manuel dos Santos, que entre 1812 e 1816, realizou 6 viagens para Belém, sempre transportando cacau e mais algum produto (peixe, peixe seco, café e feijão). Em seu primeiro registro ele aparece como morador da vila de Santarém, entretanto nas outras viagens que realizou, consta que a origem de sua canoa era também de Alenquer e Monte Alegre. Ao contrário do tenente-coronel José Luís Coelho, que no mesmo período realizou 9 viagens, todas saindo da vila de Santarém. O transporte que fazia o tenente-coronel era mais diversificado em produtos incluindo, além do cacau, gêneros como café, cravo, salsaparrilha, manteiga, óleo de copaíba e couros de boi.

Com base nesses dois exemplos, foi possível perceber que o negociante Manuel dos Santos, que diversifica o seu espaço de atuação, tende a eleger apenas um produto, o que mais lhe traria rentabilidade na negociação, no caso o cacau, pois os gastos em armar uma embarcação para o comércio nessa região deviam ser compensados pelos ganhos advindos dos produtos que seriam conduzidos. Enquanto o negociante José Luís Coelho, que concentrava a sua atuação apenas na vila de Santarém, diversificava os produtos que eram comercializados.

Essas viagens mais longas, como as que saíam de Santarém ou do Rio Negro requeriam um investimento maior, tendo em vista que as embarcações deveriam trazer uma grande quantidade de mercadorias e de índios remadores para a sua condução até Belém. Nesse caso, foi possível perceber que entre os negociantes que faziam esse circuito mercantil havia os que já possuíam uma rota regular. Como o caso no negociante José Luís Coelho da vila de Santarém, que entre os anos de 1812 a 1815 realizou nove viagens para a cidade de Belém, sempre transportando cacau e mais outro produto (APEP, Códice 659). Entretanto, para esse mesmo espaço de tempo, há registro de negociantes que fizeram apenas uma viagem, na qual o produto conduzido era sempre o cacau e mais outro produto como cravo ou couro de boi. Esses produtos tinham saída certa nos portos de Belém para a Europa daí o seu interesse em comercializá-los.

Esse comportamento pode ser visto também nos comerciantes do Rio Negro. Em 37 registros de viagens realizadas para Belém, aparecem os nomes dos 26 proprietários de embarcações, dos quais apenas quatro fizeram viagens regulares para Belém. O tenente Antonio da Silva Craveiro⁵ realizou quatro viagens, sendo que três delas todas no ano de 1816 e na viagem que fez em 1812 levava sob o seu comando duas embarcações com 27 remadores. O principal produto transportado nessas embarcações era a manteiga de tartaruga, peixe e café (APEP, Códice 659). Como os outros produtos comercializados dessa vila para Belém, nota-se que em sua maioria eram produtos destinados ao abastecimento interno.

Isso pode ser notado nas canoas que saíam da capitania do Rio Negro, que deviam passar e fazer registro no posto fiscal de Gurupá. Como afirmado, há o registro de 37 canoas (21,14%) vindas do Rio Negro, transportando em sua maioria manteiga de tartaruga, peixe, farinha, galinha, café, peixe boi, produtos que tinham como destino o mercado interno. Além desses gêneros, havia referências sobre o

⁵ Em 1817, há uma procuração para o Rio Negro, na qual o procurador é o capitão Antonio da Silva Craveiro. Em 1821, outra procuração é encaminhada para a mesma capitania o nomeando como procurador. Esse negociante era mesmo estabelecido da região e a regularidade das viagens realizadas reforça a sua atuação nesse circuito entre o Rio Negro e Belém (APEP, Procuração Bastante e Geral 1170, 1159).

carregamento de tabaco, salsaparrilha, cravo e cacau (esse último em menor quantidade), mas todos voltados para a exportação.

O mesmo pode ser afirmado para as outras vilas como Gurupá e Monte Alegre, em que cada uma delas apresentou 10 (5,71%) registros de canoas. Embora nesses registros haja uma grande quantidade de cacau sendo transportada dessas áreas para Belém, há uma diversificação dos produtos que são remetidos tais como: peixe seco, feijão, paneiros de ervilhas, manteiga de tartaruga e carne seca, gêneros mais voltados para o abastecimento interno do que para a exportação.

Os registros que tinham como origem a vila de Óbidos totalizavam 30 canoas (17% do total). Entre os produtos que elas conduziam, a maior referência é para o cacau, seguido pelo cravo. Como pode ser notado nas guias de registro da canoa de João da Gama Lobo Bentes.⁶ Entre 1813 a 1815, ele realizou três viagens saindo de Óbidos com destino à Belém, nas quais ele transportou cacau, cravo, carne seca e couros, para a cidade de Belém. Os outros negociantes que saíam dessa localidade não variavam muito no produto que transportavam, sendo o cacau e o cravo os produtos mais usuais (APEP, Códice 659).

Dos produtos registrados nem todos eram remetidos para a Europa. Alguns deles eram diretamente voltados para o abastecimento local, como a manteiga de tartaruga, que era utilizada para iluminação, farinha, galinha e parte do peixe seco e da carne seca. Além dos gêneros vindos dos sertões, acima listados, pode-se citar também: baunilhas, algodão, âmbar, almíscar, azeites, quina-quina, canela e gengibre, que tinham como destino os portos da Europa.⁷ Com base na descrição de Manuel Barata, produtos como cacau, arroz, café e algodão eram os principais produtos da balança comercial do Pará. Outros “produtos secundários” completavam essa lista de produtos exportáveis, a saber: açúcar, aguardente, canela, madeiras diversas, algodão em fio, mel, tapioca, guaraná, sabão, goma elástica etc (BARATA, 1973: 307).

Outro ponto que fazia parte do registro na Coletoria de Gurupá era a descrição da equipagem que trabalhava nas canoas que circulavam pelos sertões. As referências às equipagens das canoas costumam ser circunstanciais, não apresentando indicações sobre a nação dos índios que eram utilizados nesse trabalho. Essa documentação permite quantificar dados sobre os sujeitos que se ocupavam em remar as

⁶ João da Gama Lobo Bentes era negociante estabelecido na vila de Óbidos, chegando a atuar no cargo de coletor da vila, o qual arrematou para no período de 1847 a 1848 (COELHO, 1849).

⁷ Segundo a relação feita por Frei Veloso, nos anos de 1769 a 1792, os portos de Gênova, Hamburgo, Veneza, França e Holanda eram o principal destino desses produtos (VELOSO, 1853: 88).

embarcações utilizadas no comércio fluvial para o interior do Estado do Grão-Pará. Entre 1812 e 1816, as canoas que foram vistoriadas pelos fiscais da coletoria da vila de Gurupá lançaram as seguintes informações sobre esses trabalhadores. Nos registros das embarcações foram listados 1.639 remadores que faziam parte da equipagem, 126 como cabo das canoas e 24 como pilotos. Entre os remadores, havia um total de 1.449 (88,48%) índios, de escravos 174 (10,61%), pretos ou mulatos forros sete (0,42%) e nove como não identificados (0,54%).

Tabela 1

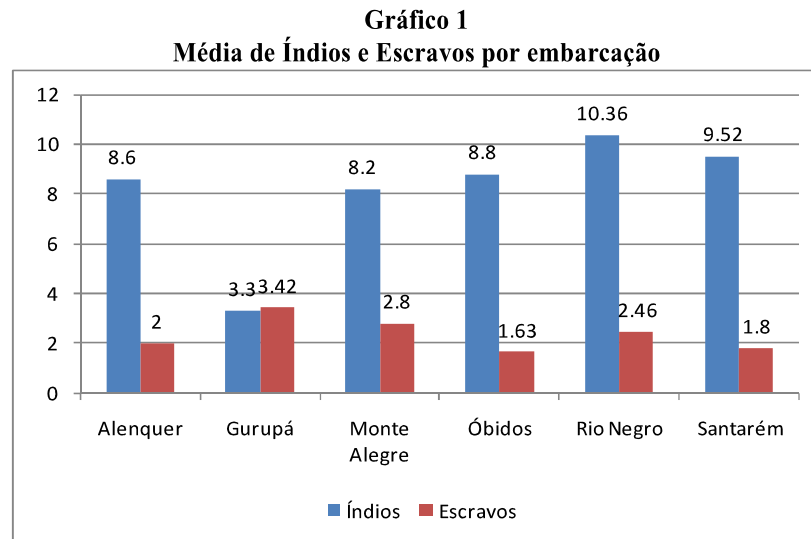
Equipagem das Embarcações						
Vila	Passagens	Índios	Escravos	Preto/mulato forro	não identificado	total
Rio Negro	37	373	32	0	0	405
Santarém	55	505	56	3	1	565
Óbidos	30	264	18	0	1	283
Monte Alegre	10	82	28	0	1	111
Alenquer	5	43	2	1	0	46
Gurupá	10	20	24	3	5	52
Outras vilas ⁸	12	61	2	0	1	64
sem identificação	16	101	12	0	0	113
Total	175	1449	174	7	9	1639

Fonte: APEP, SGCGRN, Códice 659, CDG (1812-1816).

Nota-se que grande parte da mão de obra descrita na documentação é indígena. Exceto para a vila de Gurupá, em que o número de escravos como remadores é bem maior. A vila de Santarém aparece com a maior parcela de remadores índios (34,85% do total), mas também, em valores proporcionais apresenta um maior número de escravos remadores (32,18%). Entretanto, ao analisar a média geral dos remadores das embarcações foi possível constatar que a mão de obra indígena perfazia uma média de 8,78 por canoa, para os escravos a média foi de 2,09. O quadro da equipagem entre Santarém e Rio

⁸ Por ter um número reduzido de registros no posto fiscal de Gurupá, foi agregado nessa nomenclatura as vilas de: Aveiro, Boim, Camona, Outeiro, São João do Crato e Souzel contam um registro para cada localidade; Porto de Móz (dois registros) e Faro (três registros).

Negro se inverte ao notar que a média de índios e de escravos por canoa da capitania do Rio Negro, apresenta uma quantidade de índios remadores acima da média, como pode se notar no gráfico abaixo:



Fonte: APEP, SGCGRN, Códice 659, CDG (1812-1816).

Nesse quadro geral, a vila de Gurupá se diferencia do padrão notado para as outras vilas. A quantidade de índios remadores fica abaixo da média (em 3,33) e a média para os escravos fica acima da média tanto geral, como em comparação com as outras vilas, registrando em 3,43 a média de escravos remadores. É possível que esse equilíbrio seja em função da proximidade de Gurupá com Belém, mas isso ainda será investigado.

Em estudo sobre o trabalho dos remadores na Amazônia do século XVIII, Neil Safier analisa a utilização dos índios remadores e a importância dessa mão de obra para o empreendimento colonial de conhecer e ocupar o vale amazônico, possibilitando aos agentes do Estado enfrentar as duras condições da navegação fluvial (SAFIER, 2002). Na pesquisa realizada sobre os índios envolvidos na coleta das *drogas do sertão* Heather Roller afirma que as expedições das aldeias do Pará saíam em média com 30 a 37 índios tripulando as embarcações. Isso porque a produtividade resultante da coleta dos gêneros estava associada ao número de pessoas envolvidas nessa atividade, visto que exigia um grande esforço o transporte, a coleta e o trato dos produtos (ROLLER, 2010: 437).

O trabalho dos remadores era indispensável não somente para a navegação a serviço dos agentes do Estado, principalmente nos serviços de demarcação de fronteiras, onde atuavam como guias nas partidas. Para todos os outros empreendimentos que pudessem se valer das vias fluviais a sua atuação era igualmente indispensável, como o comércio no interior e entre as diversas capitanias, essa situação

que só começaria a ser parcialmente alterada com a introdução da navegação a vapor na Amazônia a partir da década de 1850, quando foi preciso uma reorganização dessa atividade e maior controle sobre os sujeitos envolvidos nesse comércio (LOPES, 2002).

O movimento comercial dessas canoas de negócio do interior para a cidade de Belém também foi descrito por diversos viajantes que passaram pela capitania, onde a própria topografia condicionava essa grande circulação de embarcações nos rios da região (LOPES, 2002). Nas descrições que fizeram sobre a capitania do Pará, Spix & Martius apresentaram algumas das práticas desse comércio realizado pelos rios da região e que se articulava com as outras áreas (1981: 62).

Os negociantes proprietários de casas comerciais estabelecidas na cidade de Belém sabiam das possíveis desventuras que poderiam ocorrer nessas incursões a negócio pelo sertão da capitania. Comumente, havia registros de embarcações encalhadas em bancos de areia, canoas que viravam ocasionando a perda da mercadoria transportada ou mesmo a morte da tripulação. Tanto que nos contratos de sociedade mercantil sempre havia uma cláusula sobre quem deveria gerir a sociedade diante a morte de alguns dos sócios, ou então qual dos sócios deveria se fixar no sertão e de lá remeter as mercadorias pelos seus caixeiros.

Entretanto, esses problemas não se tornavam impedimentos para que os negociantes, que possuíssem as suas próprias embarcações ou para os que estivessem interessados em negociar nessas áreas, se lançassem aos sertões da capitania para aviar as suas mercadorias, fruto das importações oriundas dos portos estrangeiros para abastecer o comércio realizado na cidade e nas vilas do interior. Um exemplo disso pode ser visto no passaporte do negociante da praça de Belém, Marcelino dos Santos Lopes, que além das relações comerciais que tinha tanto nas vilas do sertão como nos portos do Estado do Brasil, também tinha negócios com comerciantes dos portos da Europa (Lisboa, Ilha da Madeira e Inglaterra). Em 10 de junho de 1810, Marcelino Lopes solicitou um passaporte para “tratar de seus negócios” na vila de Óbidos e em “outros lugares do Rio Negro”. Decorridos quatro anos dessa solicitação, em 1814, ele recebeu outra permissão com o mesmo objetivo para viajar da cidade de Belém para outras cidades da Europa. Em sua viagem, ele seguiria para a “Inglaterra, Portos do Brasil e Ilhas e de lá para Lisboa” (APEP, Códice 297).⁹ Nesse caso, ao se estabelecer tanto na praça de Belém como na

⁹ Em outros documentos, o negociante Marcelino dos Santos Lopes aparece como negociante português matriculado na Junta Comercial de Lisboa. Em julho de 1812, ele volta a solicitar passaporte para se deslocar para os mesmos portos que solicitou em 1810 e 1814, nele há a referencia de que ele é “conhecido da casa de negócio desta Cidade [Portugal] de Antonio Martins

de Lisboa, o negociante Marcelino dos Santos Lopes articulava as mercadorias aviadas nos sertões da capitania do Pará com os portos do Brasil e as casas comerciais da cidade de Lisboa.

Em outros casos, as casas comerciais costumavam enviar os seus caixeiros para seguirem viagem para os altos rios de onde traziam as *drogas do sertão* ou *gêneros do País* para serem remetidas para o porto da cidade de Belém, porém não havia garantias de que os caixeiros trariam em suas canoas os gêneros suficientes para assegurar o lucro de uma viagem de tal monta para áreas tão distantes. Uma das formas encontradas para garantir a lucratividade desse comércio realizado nos sertões foi o contrato com os comerciantes estabelecidos nessas vilas. Como citado acima, alguns deles já haviam estabelecido redes de negociação nessas áreas, o que permitia arrecadar uma grande quantidade de mercadorias para serem negociadas em Belém.

Embora a procuração seja uma forma de constituição de sociedade entre as partes envolvidas, os contratos de sociedade serviam para atrelar esses comerciantes do interior aos negociantes de Belém. Esses contratos formais permitiam que eles tivessem exclusividades na venda das mercadorias que saíam de suas lojas em Belém e, principalmente, o monopólio na compra de todos os gêneros e produtos arrecadados nos altos rios. Para se ter essas garantias, os negociantes de Belém passaram a formalizar os contratos de sociedades mercantis firmados com os comerciantes de outras vilas do interior da capitania, principalmente para as vilas de Santarém e Óbidos. Entre as embarcações que seguiam do interior do Pará para a capital, as pertencentes aos negociantes dessas duas vilas correspondem por quase 46% das viagens registradas no posto de fiscalização de Gurupá (APEP, Códice 659).

Podendo-se afirmar que esse comércio era bastante lucrativo, decorrendo daí o interesse em firmar sociedades com negociantes estabelecidos nessas vilas, ou mesmo constituir os negociantes dessas localidades como procuradores. Esses investimentos não se limitavam às ações de particulares, sendo comum na documentação trocada entre as autoridades militares o incentivo de se deslocar esse comércio para melhor ocupar a fronteira com os domínios espanhóis. Ao usarem essas estratégias para o

Pedra e Filho”. Em outro passaporte está escrito que “os negócios de sua casa lhe fazem preciso ir a Greenock e outras partes de Inglaterra, e depois a Lisboa e Ilha da Madeira, pretendendo regressar a esta [Belém] ou diretamente ou por alguns dos portos do Brasil, para o que necessita de passaporte” (AHU_ACL_CU_013, Cx. 145, d. 10995). No período de 1793 a 1833, há cinco procurações para que o negociante Marcelino dos Santos Lopes represente seus outorgantes da cidade de Belém e no Reino de Portugal, sendo que há duas procurações para o ano de 1793, nas quais ele aparece como morador e negociante da praça de Lisboa (APEP, Procuração Bastante e Geral, 1793; 1818; 1822; 1833). Em 1809, ele também participou da oferta feita à Real Fazenda para despesas de guerra necessária para as tropas que seguiram para ocupar Caiena (AN, MRP, Série Interior 1808-1819).

sertão, a circulação desse comércio exigia outros investimentos que garantiria o estabelecimento de relações comerciais entre as populações presentes nesse espaço. Como o que foi oficiado em 1774 pelos governadores do Pará e Mato Grosso, em que se faziam as devidas instruções para a construção de feitorias e fortalezas naquela região para se garantir a comunicação e comércio com os espanhóis¹⁰ (AHU_ACL_CU_013_Cx. 72, D. 6137).

Considerações finais:

Considerando o que foi apresentado, a estruturação do circuito mercantil na capitania do Pará tinha em Belém o eixo das relações comerciais que se estendiam para as vilas do interior e para o Rio Negro, de onde eram remetidas as mercadorias voltadas para o abastecimento do comércio local, como também os gêneros exportados para a Europa. Ao analisar os registros das embarcações originárias dessas regiões, foi possível verificar que os negociantes de Santarém e do Rio Negro realizavam viagens regulares para Belém, constituindo-se em fornecedores desses gêneros. É possível afirmar que em algumas situações as procurações estreitavam essas relações comerciais com o interior da capitania, fazendo com que esses fornecedores também fossem sócios dos negociantes de Belém como a relação existente entre João Pedro Ardasse e Manoel Gomes Ribeiro, comerciante da vila de Santarém.

Além das procurações se constituírem num instrumento jurídico utilizado pelos negociantes para diminuir as incertezas existentes nesse comércio de longas distâncias, elas representavam a associação desses comerciantes das vilas do interior com os negociantes da capital. Essa relação comercial também era uma garantia para os comerciantes do interior. Uma vez que ela seria a compensação de todo o trabalho que eles tivessem para apurar as mercadorias e depois transportá-las para Belém, assegurando que elas seriam compradas pelos sócios estabelecidos na capital.

Em outras situações, essas sociedades também eram formalizadas por meio de escrituras de sociedade mercantil, de uma forma reduzida, mas que apresentam algumas especificidades sobre o comércio realizado entre Belém e o interior da capitania. Tendo em vista que, muitas das vezes, as

¹⁰ Essas ações de fixar feitorias e fortalezas nas proximidades aos limites espanhóis serviam para obstar os desvios que ocorriam tanto do lado português como do lado espanhol. No mesmo período em que se buscava o estreitamento dessas relações comerciais, as autoridades buscavam medidas mais enfáticas para evitar o contrabando que se praticavam na fronteira com os espanhóis (AHU_ACL_CU_013, Cx. 76, D. 6348).

disposições régias para dinamizar esse circuito mercantil perpassavam também pelo controle e conservação das fronteiras da capitania com os domínios castelhanos.

Bibliografia:

BAENA, Antonio Ladislau Monteiro. *Ensaio Corografico sobre a Província do Pará*. Pará: Typographia de Santos & Menor, 1839.

BARATA, Manuel. “A antiga produção e exportação do Pará: estudo histórico-econômico”. In: *Formação Histórica do Pará: obras reunidas*. Belém: UFPA, 1973.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues, *Viagem filosófica pelas capitânicas do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

HARRIS, Mark. *Rebellion on the Amazon: the Cabanagem, race, and popular culture in the North of Brazil, 1798-1840*. New York, Cambridge University Press, 2010.

LOPES, Siméia de Nazaré Lopes. “O ‘reflorescimento’ da economia pós-Cabanagem”. In: COELHO, Mauro; GOMES, Flávio dos Santos; MARIN, Rosa Acevedo (orgs.). *Meandros da História: trabalho, e poder no Pará e Maranhão, séculos XVIII e XIX*. Belém: UNAMAZ, 2005.

ROLLER, Heather Flynn. “Colonial collecting expeditions and the pursuit of opportunities in the Amazonian Sertão”, c. 1750-1800”. *The Americas*, 66:4, 2010, pp. 435-467.

SAFIER, Neil. “The Confines of the Colony: Boundaries, Ethnographic Landscapes, and Imperial Cartography in Iberoamerica.” In James Akerman, ed., *The Imperial Map: Cartography and the Mastery of Empire*. Chicago: University of Chicago Press, 2009.

_____. “Subalternidade tropical? O trabalho do índio remador nos caminhos fluviais amazônicos”. In: PAIVA, Eduardo França, ANASTASIA, Carla Maria Junho (orgs.). *O trabalho mestiço: maneiras de pensar e formas de viver, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Annablume: PPGH/UFMG, 2002, pp. 427-443.

SCHWARTZ, Stuart B. “O Brasil Colonial, c. 1580-1750: as grandes lavouras e as periferias”. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina Colonial*. Vol. 2. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2004, p. 339-421.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1981.