



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS.
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

CARLOS EDUARDO COSTA BARBOSA

PELO BEM DA AGRICULTURA E DO COMÉRCIO

As dinâmicas sociais e econômicas no mundo rural do Centro-Norte (1780-1810)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial de avaliação para obtenção do título de Doutor em História Social da Amazônia, sob a orientação do Professor Doutor Francivaldo Alves Nunes.

Belém/PA
2024

CARLOS EDUARDO COSTA BARBOSA

PELO BEM DA AGRICULTURA E DO COMÉRCIO

As dinâmicas sociais e econômicas no mundo rural do Centro-Norte (1780-1810)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial de avaliação para obtenção do título de Doutor em História Social da Amazônia, sob a orientação do Professor Doutor Francivaldo Alves Nunes.

Banca de Avaliação

- Professor Doutor Francivaldo Alves Nunes – UFPA
- Professor Doutor Rafael Ivan Chambouleyron- Examinador Interno – UFPA
- Professora Doutora Nívia da Conceição Pombo- Examinadora Externa – UERJ
- Professor Doutor Fabiano Vilaça dos Santos- Examinador Externo – UERJ
- Professor Doutor Adilson Junior Ishihara Brito- Examinador Externo – UFPA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

B238b Barbosa, Carlos.
Pelo Bem da agricultura e do comércio : as dinâmicas sociais e econômicas no mundo rural do Centro-Norte / Carlos Barbosa. — 2024.
x, 190 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Francivaldo Nunes
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Belém, 2024.

1. Rio Tocantins. 2. Grão-Pará. 3. Século XVIII. I. Título.

CDD 981.03

AGRADECIMENTOS

Ao Programa de Pós- Graduação em História Social da Amazônia, pela oportunidade de cursar o doutorado.

A todos os meus professores do Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará, pela oportunidade de aprofundamento no conhecimento acadêmico e profissional.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Francivaldo Alves Nunes, por suas orientações e por ensinamentos, que foram fundamentais para a concretização deste trabalho; seu exemplo como historiador, educador e como ser humano, que compreendeu as dificuldades que vivenciei durante estes últimos anos e me oportunizou este momento.

Ao Prof. Dr. Adilson Brito e ao Prof. Dr. Rafael Chamboleyron por aceitarem o convite para fazer parte, na qualidade de examinadores, da banca de qualificação desta tese; sem dúvida, suas orientações e comentários contribuíram significativamente para a conclusão deste estudo.

Aos colegas do curso, pelo compartilhamento dos estudos e pela construção das aprendizagens que muito contribuíram para a minha formação e para a conclusão do presente trabalho.

Agradeço às amigas Prof^a. Dr^a Anna Carolina de Abreu Coelho e Prof^a Msc Livia Maia pela trajetória de estudos que tivemos a oportunidade de construir; as quais eu tomo como exemplo de dedicação, de superação e de conquista dos ideais de vida.

Aos trabalhadores do Arquivo Público do Estado do Pará pelo acolhimento e solicitude na cessão dos muitos códices digitalizados que me confiaram, e foram fundamentais para a construção desta narrativa fornecendo informações sobre seus saberes e modo de vida dos produtores invisíveis; auxiliando na ressignificação dos aspectos sociais, culturais e históricos.

Aos trabalhadores da Arquivo Histórico do Estado de Goiás e do Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central, pelo acolhimento, compreensão, e profissionalismo com que me auxiliaram durante o período de digitalização dos códices e caixas de documentos manuscritos de seus acervos, que foram fundamentais para a compreensão da realidade social vivenciada pela população no período em análise.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que, de forma direta ou indireta, contribuíram com a minha formação acadêmica e profissional; a todos deixo minha eterna gratidão e alegria de ter realizado este trabalho.

RESUMO

As últimas décadas do século XVIII é um momento importante para a economia do Grão-Pará. Influenciado pela conjuntura externa que lhe rendeu oportunidades de um maior desenvolvimento de seu setor produtivo e mercantil endógeno. Durante esse período a capitania do Grão-Pará tornou-se importante para os interesses da Coroa em território colonial. A partir de Belém deveria se estabelecer as comunicações comerciais com as capitanias do Mato Grosso e do Goiás, garantindo a integridade territorial e a manutenção das exportações dos gêneros coloniais para Portugal. Entretanto, variadas questões se impuseram que dificultaram a execução das ações planejadas, principalmente, na conexão com Goiás. Os arraiais goianos experienciavam uma crise sistêmica após a derrocada da produção das minas e estava pleiteando uma transição para uma econômica de base agrícola. O comércio com o Grão-Pará era visto como uma solução ao problema da falta de gêneros e crédito. A documentação oficial demonstra que as autoridades estavam tomando as medidas possíveis para fomentar a atividade agrícola tanto de mantimentos quanto para exportação, mas com poucos resultados. Todavia, os comerciantes paraenses se mostraram reticentes após tomarem ciência do real estado daqueles povoados. O Estado Português, através de seus representantes, procurou desenvolver a região retomando suas políticas de povoamento a partir de presídios e Registros, assim como o incentivo ao desenvolvimento agrícola, concedendo isenções de impostos e outros benefícios aos colonos. Assim, podemos perceber que as medidas tomadas por ambas as capitanias contribuíram para a montagem de esquema de largo alcance comercial através da região do Araguaia-Tocantins.

Palavras Chaves: Agricultura, Povoamento, Rio Tocantins, Século XVIII.

ABSTRACT

The last decades of the 18th century were an important moment for the economy of Grão-Pará. Influenced by the external situation that gave it opportunities for greater development of its endogenous productive and commercial sector. During this period, the captaincy of Grão-Pará became important for the Crown's interests in colonial territory. From Belém, commercial communications should be established with the captaincies of Mato Grosso and Goiás, guaranteeing territorial integrity and maintaining exports of colonial goods to Portugal. However, several issues arose that made it difficult to execute the planned actions, mainly in connection with Goiás. The Goiás villages were experiencing a systemic crisis after the collapse of mine production and were demanding a transition to an agricultural-based economy. Trade with Grão-Pará was seen as a solution to the problem of lack of goods and credit. Official documentation shows that the authorities were taking all possible measures to encourage agricultural activity, both for supplies and for export, but with few results. However, traders from Pará were reluctant after becoming aware of the real state of those villages. The Portuguese State, through its representatives, sought to develop the region by resuming its settlement policies based on prisons and records and agricultural development, granting tax exemptions and other benefits to settlers. Thus, we can see that the measures taken by both captaincies contributed to the creation of a wide-ranging commercial scheme throughout the Araguaia-Tocantins region.

Keywords: Agriculture, Settlement, Tocantins River, 18th Century.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1

Rendimento dos quintos de ouro.....68

Gráfico 2

Exportação de anil do Grão-Pará para o Reino.....108

Gráfico 3

Exportação de algodão do Grão-Pará.....109

Gráfico 4

Exportação de arroz do Grão-Pará para o Reino.....113

Gráfico 5

Exportações do porto do Pará para o Reino.....114

LISTA DE IMAGENS

Figura 1	
Caminhos dos paulistas entre São Paulo e Belém, 1751.....	29
Figura 2	
Recorte indicando a dispersão de fazendas e currais da localidade de Terras Novas, 1733.....	37
Figura 3	
Bacia hidrográfica do Tocantins-Araguaia	39
Figura 4	
Mapa dos Bispados	74
Figura 5	
Dispersão indígena pela Capitania de Goiás.....	76
Figura 6	
Os caminhos de acesso ao Goiás.....	82
Figura 7	
A inserção do interior da América Portuguesa no comércio atlântico.....	96
Figura 8	
Perfil das casas de engenho de descascar arroz de B.T. Vasconcelos	112
Figura 9	
Disposição de sítios e propriedades da região do Baixo Tocantins	115
Figura 10	
Recorte do Baixo Tocantins.....	130
Figura 11	
Divisão de comarcas de Goiás.....	141
Figura 12	
Mapa da capitania de Goiás.....	160
Figura 13	
Configuração do rio Tocantins de Cameté aos arraiais do Pontal e do Carmo.....	169
Figura 14	
Rios Tocantins e Araguaia	171

Figura 15

Trecho do rio Tocantins entre o Pontal e São João do Araguaia194

LISTA DE TABELAS

Tabela I	
Compilado demográfico de Baião.....	53
Tabela II	
Dados demográficos e localidades do Baixo Tocantins.....	58
Tabela III	
Participação dos titulares das cargas assumidas em Belém	118
Tabela IV	
Valor das exportações por estrutura produtiva (em \$000).....	119
Tabela V	
Mapa de importação feita pelos Julgados do norte	146
Tabela VI	
Mapa de importação feita pelos julgados do sul.....	147
Tabela VII	
Preço dos gêneros em Goiás e no Pará, 1806.....	152

LISTA DE ABREVIATURAS

AHU- Arquivo Histórico Ultramarino

APEP- Arquivo Público do Estado do Pará

CDG- Correspondências dos Diversos com o Governo

CG- Correspondências dos Governadores

CGD- Correspondências do Governo com os Diversos

CGM- Correspondências do Governo com a Metrópole

CID- Correspondências e Instruções Diversas

CMG- Correspondências da Metrópole com o Governo

IPEHBC- Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central

ITDI- Instruções de Tratamento Dispensado ao Índio

RACP- Registros de Avisos, Cartas e Patentes Régias

Sumário

Introdução- A RELEVÂNCIA DA COMUNICAÇÃO FLUVIAL NO ESPAÇO COLONIAL	13
Capítulo I – A ROTA TOCANTINA SEUS MUITOS HAVERES E VANTAGENS	24
1.1- As primeiras idas aos sertões do Vale do rio dos Tocantins;	24
1.2- A questão do extravio de ouro e o fechamento do rio Tocantins.	37
1.3- A promessa de utilidades as mais avultadas com a reabertura da navegação no rio Tocantins.	49
1.4- Os desafios da atividade agrícola rio acima.....	66
1.5- A ruína do comércio e o olhar para o Norte	81
Capítulo II- A REABERTURA DE COMUNICAÇÃO COM O NORTE.....	89
2.1- Em busca de uma faísca de prosperidade precária.....	89
2.2- A prosperidade precária de um Grão-Pará isolado: agricultura, comércio e indústria.	105
2.2.1- A agricultura de exportação e seus impactos internos	115
2.3- A implementação da navegação comercial com a praça goiana pelo leito tocantino.	125
Capítulo III – A NAVEGAÇÃO COMERCIAL E TEIAS DE DEPÊNCIA NO CORREDOR TOCANTINO	139
3.1- A navegação pelo caudal tocantino e o estabelecimento de conexões intrarregionais.	139
3.2- A necessidade de se estender um braço até Goyaz: as vantagens econômicas do comércio intrarregional.	157
3.3- Os projetos e ações pensados para viabilizar a conexão tocantina.....	179
Considerações Finais.....	199
Fontes Manuscritas.....	202
Referências.....	239

Introdução- A RELEVÂNCIA DA COMUNICAÇÃO FLUVIAL NO ESPAÇO COLONIAL

Os rios tiveram um papel fundamental na formação social e econômica da região Centro-Norte¹, sendo os caminhos naturais utilizados tanto por religiosos quanto por bandeirantes e outros aventureiros para o conhecimento do interior e expansão da fronteira, nas fases de descobrimento e colonização. No entanto, a utilização dos rios entre nós sempre esteve aquém de suas possibilidades, tanto em seu aproveitamento para a geração de riquezas quanto no sentido de via de comunicação entre as várias regiões brasileiras.

O rio Tocantins, em particular, desde muito cedo foi compreendido como um importante corredor de acesso ao interior do continente sendo explorado por diversos sujeitos com objetivos variados que iam da busca pela mítica Lagoa Dourada à mão de obra indígena. O resultado de tantas idas e vindas foi a produção de roteiros com uma enorme quantidade de informação a respeito da região, principalmente por deixar registrado os perigos a serem superados por aqueles que se propusessem a navegar pela região.

Para Maria de Fátima Oliveira (2009, p. 4), apesar das inúmeras dificuldades enfrentadas na atividade da navegação e no povoamento de suas margens, os relatos sobre as inúmeras riquezas minerais escondidas no rio Tocantins foram constantes. A descoberta de ouro no “*sertão dos gayazes*”, na década de 1730, mudou a percepção do Estado Português e o rio foi compreendido como um perigoso corredor de acesso as riquezas interiores e por isso sua navegação, bem como, o avanço de núcleos de ocupação foram cerceados por determinação real.

Apenas quando a produção aurífera esmoreceu e os povoados goianos começaram a vivenciar uma realidade de carestia que o leito tocantino foi compreendido como uma via comercial de abastecimento viável. Nesse sentido, os governos do Grão-Pará e do Goyaz promoveram o reconhecimento do leito para ressaltar o que obstaculizava o desenvolvimento de uma navegação comercial.

As ações dos governadores, como explica segundo José Alves (2012, p. 87), estavam em consonância com concepção ilustrada do governo metropolitano acerca das relações Metrópole-Colônia. O contexto das décadas finais do século XVIII impôs a necessidade de reavaliar e modificar tais relações na medida em que se constatava o subaproveitamento e/ou o desperdício das potencialidades econômicas. Dessa forma, o espírito do pensamento fisiocrata

¹ Segundo Alivinio de Almeida (2004), a região Centro-Norte envolve os estados da região Centro-Oeste e da região Norte incluindo a parte ocidental do Maranhão. No entanto, o Plano Nacional de Integração Hidroviária utiliza o termo para se referir a região da bacia hidrográfica do Tocantins-Araguaia, que envolve os estados do Pará, Tocantins, Goiás e Mato Grosso. Nesse sentido, para sermos mais específicos, quando nos referirmos a região Centro-Norte estaremos aludindo à região hidrográfica do Araguaia-Tocantins.

operou reformas essenciais em múltiplos setores das sociedades metropolitana e colonial, como forma de viabilizar o projeto regenerador.

O incremento das atividades econômicas na Colônia, como aponta José Alves (2012, p. 90), foi a solução para gerar os capitais necessários a atualização histórica de Portugal, fomentar a atividade industrial na Metrópole e reduzir sua dependência econômica. Os meios propostos para atingir esse objetivo estavam necessariamente assentados no tripé agricultura, povoamento e comércio.

Desta forma podemos entender que a navegação fluvial interna era compreendida como um meio para manter a exclusividade das trocas entre o espaço colonial e a metrópole, mas no que tange ao rio Tocantins, sua utilização como via de comunicação só ganhou fôlego nas décadas finais do século XVIII, quando se pensou em viabilizar o escoamento de uma produção goiana pelo porto paraense, pois segundo o Governador Tristão da Cunha e Menezes, a via tocantina seria incomparavelmente mais barata do que as vias terrestres para os portos do Rio de Janeiro, Bahia e São Paulo.

A navegação pelo Tocantins, mesmo quando proibida por imposição régia, nunca deixou de ser praticada clandestinamente. No vai e vem das canoas os produtos desciam o rio e eram exportados pelo porto de Belém. É na ação de moradores como Manoel de Moraes, explorador do negócio do cravo, ou Manoel José Gonçalves e Domingos Pedroso que, cortando o imenso sertão e atando extensas teias dependência e comércio com pequenos produtores, desertores e outros fugitivos, para os quais vendiam aguardente da terra, outros gêneros e comprando suas produções², podemos evidenciar a figura permanente na paisagem social do *negociante não reconhecido* que andava pelo sertão de roça em roça mercadejando e dinamizava as relações econômicas.

Por não pagarem os impostos devidos à fazenda real a atuação dos negociantes concebidos pelas autoridades como ilegais, ou regatões, era considerada um problema crônico. Os circuitos mercantis que eram estabelecidos clandestinamente através da via fluvial se articulavam com fugitivos, amocambados e desertores que além das suas próprias, roubavam das fazendas e sítios vizinhos suas produções com a finalidade de comerciar.

O comércio clandestino possuía um papel importante na dinâmica da região, abastecendo vilas distantes e escoando a produção daqueles que viviam dispersos pelo sertão

² APEP- CDG nº 526, documento nº 179- Relação dos Negociantes que não possuíam licença para comerciar na vila de Cameté, enviada pelo Juiz do Julgado, Manoel Guedes de Mello, para o Governador e Capitão General do Grão Pará e Rio Negro, D. Francisco de Souza Coutinho, datado de 31 de dezembro de 1796. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO0526.**

em uma teia de relações que culminaria em Belém de onde seria exportada para o reino, evitando assim que o pequeno produtor tivesse que se deslocar até os centros urbanos mais próximos para comercializar sua produção e assegurando algum lucro para si. Nesse sentido, os comerciantes podiam ser entendidos como pequenas cadeias de ligação para aumentar o grande comércio paraense.

Para Francisco de Assis Costa (2012, p. 59) estes comerciantes contribuíram para que a economia colonial, como um todo, mais que dobrasse as exportações no final do século XVIII. Ou seja, a atuação do mercador itinerante foi de fundamental importância para a circulação e distribuição de mercadorias no interior, assim como transporte destes para o porto de exportação.

O comércio fluvial que foi estabelecido nos fins do século XVIII pelo rio Tocantins estava voltado para o comércio, principalmente, de gêneros alimentícios, em falta nas comarcas do norte de Goiás, tais como sal, farinhas, gêneros requintados, ferramentas a exemplo de machados, facões, espingardas, indispensáveis ao trabalho na lavoura, caça, e construções, pólvora, utensílios domésticos, tecidos; roupas, e calçados. Em contrapartida, as exportações goianas de couros somavam-se a produção do sul do Maranhão e de toda a extensão do Baixo Tocantins, da coleta da castanha, sementes oleaginosas, cacau, tapioca, rapadura, algodão e cachaça que seriam exportadas para o reino pelo porto de Belém.

Em maio de 1798, D. Maria I escreveu ao Governador do Grão Pará fazendo uma recomendação para que se desenvolvesse a navegação interior, a partir de então, todos os governadores subsequentes buscaram meios de promover a navegação tocantina, incentivando expedições de reconhecimento e de particulares que estivessem interessados em utilizar o caminho.

As expedições que se realizaram na calha tocantina atendiam a necessidade que a Coroa portuguesa possuía de se apropriar do espaço colonial para definir as fronteiras entre os impérios ibéricos e mais tarde entre as capitanias. Nesse sentido, o rio Tocantins foi compreendido como fundamental via de penetração para o interior, para a defesa do território ocupado e um meio de transporte comercial privilegiado para a dinamização das comunicações internas entre as capitanias. Desse modo, podemos entender que a importância do Tocantins para a construção de um pólo de riquezas no norte e centro oeste da colônia foi se revelando gradativamente.

Os rios Araguaia e Tocantins são rios que possuem uma pluralidade de sentidos: eles unem e fixam, mas também separam e dividem. Por muito tempo foram considerados uma fronteira geográfica por natureza, mas, estudos recentes os têm destacados como fronteira

histórica, econômica e cultural. Uma barreira, mas ao mesmo tempo uma via de contato, integrador de regiões e pessoas, espaço de relações sociais e de identidades culturais. Os diversos documentos e discursos sobre a região como, por exemplo, descrições de viajantes, relatórios de administradores ou memórias deixados por moradores locais, possibilitam analisá-la por vários ângulos.

Segundo Deusdedith Alves Rocha Junior (2015, p. 13), as narrativas sobre os rios participam do processo de produção de sentidos sobre o espaço (considerado em seus processos políticos e suas características geográficas) e a natureza. Nesse sentido, como destacou Lucien Febvre (2000, p. 9), em seu estudo sobre o Reno, os rios têm uma história, e “cada uma dessas histórias pode ser contada de diversas maneiras, segundo a situação de quem a conta: no meio do rio, em sua margem esquerda, em sua margem direita, afastado ou próximo...”.

A grande quantidade de rios do território brasileiro, como explica Deusdedith Rocha (2015), é um aspecto que logo foi percebido e citado nos documentos informativos sobre a colônia e, desde muito cedo, estiveram presentes nos livros escritos sobre as terras portuguesas na América, ora sendo associados à riqueza, à grandeza ou aos aspectos selvagens do ambiente, ora sendo vistos como divisores territoriais, entre o que se compreende por terras portuguesas e espanholas.

Resguardadas as representações atribuídas ao rio pela literatura, o rio Tocantins possui uma importância vital para a região norte, na medida em que interliga o Planalto Central, ao extremo norte do Brasil e ao litoral. Por esta razão é considerado o rio da integração norte/sul, capaz de realizar uma interligação de uma região do país cujas fronteiras internas não são bem definidas, quer como espaço físico, quer como espaço cultural, concentrando as mais diversas tradições.

Segundo Francivaldo Nunes (2018, p. 15), pensar o rio Tocantins como espaço de fronteira e, paradoxalmente, de integração encontra amparo no pensamento de Russel-Wood (1999, p. 9), quando este autor propõe o que seria o lugar de encontro de diferentes culturas e no de Mary Louise Pratt (1999, p. 27-32), quando trata das regiões de fronteira como “zonas de contato”, onde a experiência de sujeitos de culturas díspares se encontram em relações assimétricas de dominação e subordinação. Dessa forma, podemos, como sugeriu Mary Del Priore (2003, p. 9), repensar o Brasil valorizando as margens que o eixo Rio de Janeiro– São Paulo desconhece e que têm história.

No período colonial e ao longo do império, sobretudo no último, os rios Araguaia e Tocantins foram objetos de estudos técnicos elaborados por profissionais de diversas áreas. Esses relatórios, tinham como característica fundamental sugerir medidas para o

aproveitamento dos caminhos naturais. Em 1858, por exemplo, o Presidente da Província de Goiás, Francisco da Gama Cerqueira, argumentou em seu relatório à Assembleia Legislativa de Goiás, que “a falta de recursos nas vastas solidões banhadas pelos dois rios [Araguaia e Tocantins] e a presença de nações gentílicas que infestavam suas margens eram os principais obstáculos que deveriam ser removidos” (CERQUEIRA 1997, p. 151).

Em outros termos, o que Francisco Cerqueira quis dizer é que se deveria incentivar o surgimento de núcleos de povoamento, bem como se combater as nações indígenas hostis. Observando a documentação colonial podemos perceber que o trato com as diferentes nações habitadoras da região³ foi extremamente difícil e apenas em 1755 a política indigenista começou a ser orientada para o aliciamento pacífico através da catequese e do aldeamento. Tais medidas, em um primeiro momento, vieram ao encontro do objetivo de se ocupar efetivamente as margens dos rios com Aldeamentos missionários e Presídios militares.

No entanto, apesar de uma política militar defensiva e ofensiva ao índio, bem como do erguimento de núcleos de ocupação e o incentivo ao desenvolvimento de uma agropecuária na região, a navegação interligando a capitania do Goyaz com a praça mercantil paraense permaneceu dificultosa. Enquanto essa navegação era debatida pelas autoridades políticas, destemidos comerciantes e práticos da navegação, a despeito do poder público, a praticaram criando os meios de materializá-la na base da experiência e de muita improvisação, dando vida e movimento às margens em seus povoados e trapiches ribeirinhos.

Como salienta Katia Flores (2006, p. 17- 18), essa navegação permaneceu negligenciada nos estudos regionais, e o trabalho de maior envergadura ainda é o de Dalísia Dolles (1973). Seu estudo, construído num enfoque de história econômica, prima pela vertente da viabilidade dessa navegação, num período de transformação das bases econômicas goianas, findo o período da mineração do ouro e do estabelecimento da agropecuária como meio de sustentação da região.

Concomitantemente, no período subsequente ao encerramento das atividades da Companhia de Comércio, as estruturas produtivas paraenses alteram-se sensivelmente, com o enfraquecimento dos Diretórios e o fortalecimento de um capital mercantil endógeno. Nesse período em questão observamos uma crescente exportação de gêneros agrícolas, embora ainda os gêneros extrativos tivessem grande procura.

³ Segundo Raymundo José da Cunha Mattos (1979, p. 85) dentre as inúmeras nações de índios aborígenes que antigamente dominaram a província de Goiás é possível destacar os Caiapó, Acroá, Xacriabá, Assu, Xavante, Javaé, Carajá, Apinajé, Xerente, Canoeiro e Xambioá. Ainda segundo o autor havia outras 26 tribos, sendo que era de seu conhecimento que algumas se achavam reduzidas a um estado de insignificância.

Entretanto, resguardada a importante e pioneira contribuição ao tema, o trabalho de Doles (1973) não descortinou, de todo, o limbo historiográfico em que a navegação pelo rio Tocantins foi mantida, na medida em que nenhum estudo, assumiu a importância e a efetividade que ela teve no mais de um século como importante meio de transporte e comunicação regional no Centro-Norte.

Como destacou Victor Leonardi (1999, p. 15), em uma região onde a navegação fluvial foi/é o principal meio de transporte, a história deve ser inicialmente pensada como história de seus diferentes rios e bacias hidrográficas. Entretanto, como apontou Deusdedith Rocha (2015, p. 14), a abordagem dos historiadores sobre os rios, paulatinamente, foi dedicada à percepção do imaginário e representações da natureza, bem como dos indígenas na construção da narrativa sobre a internalização do processo colonizatório.

Segundo Marcos Martins (2007, p. 9), o advento da abordagem ambiental na historiografia, nas décadas de 1970 e 1980, gradativamente permitiu atribuir um certo protagonismo aos rios, onde ficou mais perceptível as relações entre os caminhos fluviais e os centros urbanos, seu papel de integração entre regiões distintas e sua importância na definição de fronteiras. Isto é, os rios passaram a estar presente nas discussões sobre territorialidade, identidade e imaginário.

A aproximação da história ambiental com a história social possibilitou a diversificação de abordagens e permitiu novas incursões em textos coloniais com o intuito de perscrutar as representações sobre a territorialidade e a natureza, de modo a perceber como estas dialogam com o universo sociocultural da colônia. Ou seja, a partir do tema da navegação fluvial tornou-se possível investigar aspectos políticos, culturais e sociais.

Dessa forma, as narrativas sobre os rios, como esclarece Deusdedith Rocha (2015, p. 10), ao participar do processo de produção de sentidos sobre o território e a natureza, são fundamentais por contribuírem para que se perceba a configuração dos valores culturais e sociais que compõem os modos de ver e de viver em sociedade. Pois, por meio delas, podemos recompor as hierarquias, as ideologias e os demais valores presentes nos processos históricos vividos.

No primeiro capítulo, procuramos evidenciar como o corredor tocantino era compreendido enquanto espaço geográfico, social e econômico relevante para a colônia e, em particular, para o Grão-Pará. Assim, consideramos o rio Tocantins como elemento organizador e integrador de um território de fronteira que foi se revelando com as sucessivas incursões.

Os encontros com o rio Tocantins, em diversos pontos do seu curso, não foram tão tardios quanto a sua ocupação colonizadora, que só se tornou mais significativa na época dos

achados auríferos do século XVIII, no seu curso superior. Por isso, não convém atribuir uma descoberta primeva, originária mesma do processo de ocupação, pois o rio foi palmilhado por mais de um século, e foi cenário das caçadas dos preadores de índios, das buscas por pastos naturais para o gado, das ações catequistas dos jesuítas e da procura paciente de metais preciosos.

Essas incursões acabaram por produzir roteiros⁴ que indicavam como adentrar naquele território inóspito e propagavam a ideias de riquezas e gêneros passíveis de exploração. Nesse sentido, para o rei D. João V, tornou-se fundamental avançar o empreendimento colonial no Grão-Pará, em particular, no rio Tocantins “o mais recomendado”, pois, “além de tao divulgada fama dos seus m^{tos} haveres” havia a necessidade de averiguar notícias de uma possível conexão com as Índias de Castela, uma vez que relatos de povoações de brancos naqueles sertões alcançaram o reino⁵. Todavia, a descoberta de minas nas margens do rio Tocantins, a proibição de se utilizar o rio como acesso ao interior da colônia e a resistência de inumeráveis grupos indígenas hostis residentes nas margens dificultou a exploração dos recursos existentes rio acima.

As primeiras propostas para facilitar a comunicação entre o Grão Pará e Goyaz datam de 1752, quando o Conselho Ultramarino recomendou ao rei Dom José I a instalação de Regimentos Militares ao longo das margens do rio Tocantins⁶. Novas solicitações pela reabertura da navegação fluvial somente seriam enviadas ao reino em 1773, tanto pelas autoridades do Grão Pará quanto pelas autoridades da Capitania de Goyaz, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro expondo as vantagens econômicas que a navegação interior entre a Cidade de Belém e as cidades da Capitania de Goyaz, Mato Grosso e Cuiabá poderia oferecer⁷, mas sem sucesso.

⁴ Podemos perceber, por meio dos relatos deixados pelos sertanistas e missionários, que a região do rio Tocantins era, ao mesmo tempo, objeto de curiosidade e de imprecisões. As expedições organizadas para apresar índios ou procurar minérios ao longo do rio, no sertão do Paraupava como chamavam, deixaram descrições muitas vezes imprecisas, confusas ou lacunares. No entanto essas descrições com o passar do tempo foram se tornando mais refinadas, contribuindo para o conhecimento da região e produção de uma cartografia mais real.

⁵ AHU-Pará- Carta do Rei, D. João V, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo, datada de 8 de julho de 1719, recomendando que fosse realizado o descobrimento do rio Tocantins e o escrutínio dos haveres preciosos de suas margens em benefício da Real Fazenda. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

⁶ AHU-CONSULTA do Conselho Ultramarino para o rei D. José I, datado de 7 de agosto de 1752, sobre a formação de Regimentos Militares nas margens do rio Tocantins para assegurar a comunicação das minas com as vilas do Grão Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 33, D. 3129.**

⁷ AHU-OFÍCIO do Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, José de Almeida e Vasconcelos Soveral de Carvalho da Maia Soares de Albergaria, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de outubro de 1773, informando sobre as vantagens da liberdade de navegação entre a Capitania de Goyaz e a do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6056.**

Deste modo, no segundo capítulo abordamos os benefícios que a navegação tocantina poderia resultar para as capitanias e para a Fazenda Real, indicando o conjunto de ações tomadas por ambos os governos, ressaltando o protagonismo do Grão-Pará através da iniciativa do Governador José de Nápoles Tello de Menezes de retomar uma política de povoamento para a região e enviar um carregamento à capitania vizinha objetivando dar início a uma incipiente comunicação comercial.

O estabelecimento de uma comunicação com a capitania de Goiás possibilitou aos comerciantes paraenses conhecerem a dura realidade instalada na região após o decréscimo da produção aurífera, que diferia enormemente da realidade da capitania mais ao norte. Enquanto o Grão-Pará apresentava, como indica Francisco Costa (2012, p. 61), uma economia expansiva, com capacidade produtiva, rentabilidade e produtividade crescentes, Goiás estava realizando seus primeiros movimentos para uma economia de base agrícola e fracassando.

Neste período, convém ressaltar, a metrópole desejava assegurar o domínio sobre sua colônia construindo uma narrativa identitária e, principalmente, o fornecimento de matérias primas e mantimentos. Nesse sentido, o incremento das atividades econômicas na Colônia, como pontuou José Jobson de Arruda (2000, p. 176), estava fundamentalmente assentado no tripé agricultura, povoamento e comércio, conforme podemos observar na estruturação da economia do Grão-Pará herdada do período pombalino.

No caso específico da região tocantina, o ímpeto colonizador foi retomado pelo Governador José de Nápoles Tello de Menezes, ainda em 1780, principalmente para desenvolver o comércio com as capitanias interiores que se encontravam em decadência devido ao ocaso do ciclo aurífero.

Estabelecidos os novos núcleos de ocupação, era feita a distribuição de terras aos novos colonos, tomando o cuidado de, seguindo as orientações do governador, ceder “a cada casal a extensão de terras que puder lavrar”. Isto por que, como destacou Francisco José Rodrigues Barata (1848, p. 337) o objetivo principal dos novos estabelecimentos seria o desenvolvimento da agricultura e do comércio para “enriquecer a metrópole e aumentar-lhe o poder”.

Ainda segundo Barata (1848, p. 337), era indispensável que os colonos fossem obrigados a cultivar as terras e comerciar com a metrópole. O autor explica que qualquer omissão nessas obrigações seria prejudicialíssimo ao Estado, da mesma forma que a “escrupulosa execução” aumentaria o consumo das produções, beneficiaria o Estado por ter um maior número de envolvidos nas atividades produtivas, e possibilitaria o “fornecimento a outros povos ou nações do supérfluo”. Em vista de promover a prosperidade da capitania, Barata reforça a defesa de seu argumento afirmando que,

sendo pois a primeira obrigação dos colonos o cultivar as terras que habitam, e não lhes sendo permitido mudar a forma às matérias primeiras, segue-se que todas as providencias devem encaminhar-se a cultura, da qual emanará o comércio, que a protegerá, elevando-a ao competente auge, satisfazendo assim os colonos à segunda obrigação, que é acessória da primeira (BARATA, 1848, p 338).

Como podemos observar acreditava-se que parte do problema poderia ser resolvido principalmente com a fixação de uma população ao solo pela atividade agrícola, transformando o espaço amazônico de um imenso deserto no idílico em um celeiro do mundo. O visconde de Taunay (1931, p. 11) corporifica tal ideia quando afirma que “a natureza parece ter-lhe preparado os meios de comunicação, que tão somente esperam por população mais condensada para fazer florescer o comércio”.

Dessa forma, o maior problema à instalação de uma rota comercial seria o “vazio demográfico” em que se configurava o Vale do Tocantins, pois esse fato encarecia a viagem, uma vez que se precisaria ter um número elevado de remeiros para transpor o trecho encachoeirado, alimentos e barcos suficientes para transportar uma quantidade de produtos elevada de forma a gerar lucro para o comerciante que empreendia essa navegação arriscada. Ou seja, a solução seria uma ocupação de fato da região.

No entanto, a carência de portos ao longo do caudal foi um problema difícil de ser solucionado, pois muitos povoadores não se arriscavam a ocupar pontos tão distantes sertão adentro. Deste modo, visando superar essas dificuldades, os governos propuseram “prêmios” vinculados as políticas territoriais de ocupação àqueles que se lançassem nessa difícil tarefa de ocupar e desenvolver uma agricultura na região.

Para diferentes autoridades a presença de nações indígenas hostis que infestavam suas margens eram, ao lado dos rochedos ao longo dos rios, os principais obstáculos que deveriam ser removidos. Em outros termos, o que o autor quis dizer é que o governo de Goiás deveria incentivar o surgimento de núcleos de povoamento, bem como combater as nações indígenas hostis que ameaçassem o comércio fluvial.

Observando a documentação colonial podemos perceber que o trato com as diferentes nações habitadoras da região⁸ foi extremamente difícil e apenas em 1755 a política indigenista começou a ser orientada para o aliciamento pacífico através da catequese e do aldeamento. Tais medidas, em um primeiro momento, vieram ao encontro do objetivo de se ocupar efetivamente as margens dos rios com Aldeamentos missionários e Presídios militares.

⁸ Segundo Raymundo José da Cunha Mattos (1979, p. 85) dentre as inúmeras nações de índios aborígenes que antigamente dominaram a província de Goiás é possível destacar os Caiapó, Acroá, Xacriabá, Assu, Xavante, Javaé, Carajá, Apinajé, Xerente, Canoeiro e Xambioá. Ainda segundo o autor haviam outras 26 tribos, sendo que era de seu conhecimento que algumas se achavam reduzidas a um estado de insignificância.

No entanto, apesar de uma política militar defensiva e ofensiva ao índio, bem como do erguimento de núcleos de ocupação e o incentivo ao desenvolvimento de uma agropecuária na região, a navegação interligando a capitania do Goyaz com a praça mercantil paraense permaneceu dificultosa.

No terceiro capítulo procuramos focalizar nossas observações na atividade da navegação comercial propriamente dita e nos projetos sugeridos para viabilizá-la. Pois, como destaca Siméia de Nazaré Lopes (2012, p. 1) o desenho geral das redes de comércio na região, constituía-se num circuito relativamente mais amplo, com eixos de negociação para as “Cappitanias Superiores” do Mato Grosso, Goiás e outras áreas da América Portuguesa.

Dessa forma, procuramos abordar especificamente a atividade comercial desenvolvida na região do rio Tocantins, principalmente, pelos comerciantes goianos com as praças de Cameté e Belém. Para autores como Katia Flores (2006, p. 114), a atividade de navegação comercial favoreceu o desenvolvimento de um rol de atividades relacionadas ao rio: a fabricação de embarcações, o comércio, as ocupações profissionais. Além disso, foram estabelecidos alguns portos de embarque e desembarque de mercadorias que vinham de toda região.

O comércio fluvial possuía um papel importante na dinâmica da região, abastecendo vilas distantes e escoando a produção daqueles que viviam dispersos pelo sertão em uma teia de relações que culminaria em Belém de onde seria exportada para o reino, evitando assim que o pequeno produtor tivesse que se deslocar até os centros urbanos mais próximos para comercializar sua produção. Nesse sentido, os comerciantes podiam ser entendidos como pequenas cadeias de ligação para aumentar o grande comércio paraense.

As expedições que se realizaram na calha tocantina atendiam a necessidade que a Coroa portuguesa possuía de se apropriar do espaço entre as capitanias. Nesse sentido, o rio Tocantins foi compreendido como fundamental via de penetração para o interior e um meio de transporte comercial privilegiado para a dinamização das comunicações internas entre as capitanias de Goyaz e do Grão-Pará. Ou seja, podemos entender que a importância do Tocantins para a construção de um pólo de riquezas no norte e centro oeste da colônia foi se revelando gradativamente.

Em seu diário, Thomas de Souza Vila Real destacou as possibilidades econômicas da navegação fluvial ainda em 1791, bem como os pontos críticos do caudal a serem superados para proporcionar um trânsito mais seguro. O governador de Goiás, Tristão da Cunha e Menezes, sugeriu que fossem fixados moradores ao longo do rio. Pois, estes se encarregariam

de socorrer os navegantes, auxiliando no transporte por terra quando necessário, tornando o comércio fluvial em uma atividade lucrativa.

No entanto, segundo Dolles (1973, p. 48), o tráfego pelo rio Tocantins, até o final do período colonial será fruto, em sua maior parte, de empreendimentos particulares, isolados, haja visto que Pohl (1951), durante sua viagem pela região, manteve contato com elementos que aproveitando os incentivos fiscais participavam do comércio fluvial, mas, ao se aproximar a expiração de tais vantagens, buscavam dedicar-se a atividades mais vantajosas.

Desse modo, podemos entender que apesar de a navegação comercial no rio Tocantins não ter alcançado um resultado significativo em termos econômicos para o Brasil como um todo, mas representou, por um longo período, um meio de vida para as populações que habitavam suas margens, sendo fundamental ao abastecimento de bens necessários à região e ao escoamento da produção de uma comunidade rural dispersa.

Por fim, é importante destacar os esforços que estão sendo desenvolvidos pelos programas de pós-graduação para aprofundar as informações sobre as comunicações das capitânicas a oeste com a do Grão-Pará. Sobre a região, como esclarece Nauk de Jesus (2023, p. 627), prevaleceu por bastante tempo a ideia de isolamento de sua sociedade e economia, mas que vem sendo demolida a cada novo trabalho. Ainda há muito a ser considerado sobre as relações socioeconômicas que se desenvolveram a partir das margens do Araguaia-Tocantins.

Capítulo I – A ROTA TOCANTINA SEUS MUITOS HAVERES E VANTAGENS

1.1- As primeiras idas aos sertões do Vale do rio dos Tocantins;

O mundo rural que se estruturou na região tocantina desde a primeira centúria da conquista do Grão-Pará, apesar da extensa ramificação, pouco avançou vale adentro. Podemos afirmar que seus limites alcançariam pouco mais que as duas léguas que, segundo Vieira (1970, p. 353), separavam a vila de Cameté da Aldeia de Mocajuba e da casa do Capitão-mor Baltasar Fontes de Melo que por muito tempo poderiam ser tomadas como limite do território. Para além estaria o sertão a ser desbravado.

Em diferentes momentos, expedições foram organizadas para irem aos sertões do rio Tocantins. Estas objetivavam, a princípio, capturar indígenas ou reduzi-los aos aldeamentos missionários, principalmente, no último quartel dos Seiscentos quando, como informa André Luís Ferreira (2021, p. 103), houve a definição de um “pacote” de medidas políticas e econômicas que visavam atribuir uma maior dinâmica às capitanias mais ao norte da América Portuguesa.

Considerando que o trabalho indígena era tido como fundamental para o avanço do processo de conquista portuguesa, como esclarece Ferreira (2021, p. 102), todas as formas de aquisição desse tipo de mão de obra eram de suma importância para o desenvolvimento das principais atividades nos primeiros núcleos de ocupação no período colonial. Sobre isto evidenciou Vieira (1970, p. 361);

os índios são os que fazem as canoas, as toldam, as calafetam, os que as velejam, os que as remam, e muitas vezes, como veremos, os que as levam às costas, e os que, cansados de remar as noites e os dias inteiros, vão buscar o que hão-de comer eles e os portugueses (que é sempre o mais e melhor); os que lhes fazem as casas, e, se se há-de marchar por terra, os que lhes levam as cargas e ainda as armas às costas. Tudo isto fazem os tristes índios, sem paga alguma mais que os chamar-lhes cães e outros nomes muito mais afrontosos.

Sendo assim, o leito do rio Tocantins se tornou uma região propícia para incursões de captura justamente por ser considerado, como indicou Mauricio Heriarte (1874, p. 26), “mui povoado de Índios que os mais, nam estam conquistados. Tem diferentes nações, como sam Tocantins, Tacuanunas, Tacunapes, Carajazes, Tapinambás, Paipais, Mariases, Catingas, Jacús e outros muitos”.

Os inacianos foram os primeiros que começaram a palmilhar a região. Em 1636, como aponta Serafim Leite (2006, p. 313), Luiz Figueira esteve no rio Tocantins e, ao lado de Feliciano Coelho de Carvalho, foi visitar as aldeias daquele rio num raio de 15 léguas. Outros seguiram os passos de Figueira, ainda assim, como recorda o autor, a primeira grande entrada somente ocorreria em 1653 com Vieira. O visgo do Tocantins atraiu o interesse dos

missionários, não apenas para a propagação da fé, mas para a exploração geográfica e reconhecimento do caudal até suas cabeceiras.

Suas expedições, como esclarece Ligia Cabral (2013, p. 20), precisavam ocorrer em aliança com as autoridades nomeadas pelo rei, pois os percalços eram muitos, fossem corredeiras perigosas, indígenas bárbaros e antropófagos ou feras diversas, como destacou Heriarte (1874, p. 28), as “grandíssimas cobras de agoa, que mais parecem serpentes, que cobras”.

Importante destacar que esta associação na maioria das vezes era permeada de divergências entre as partes antes e durante as viagens aos sertões, em razão da questão da escravização dos nativos ou sobre a autoridade dos missionários. Todavia, como explica Cabral (2013, p. 31), as viagens aos sertões tocantinos prescindiam de um forte componente militar, como podemos observar em diferentes relatos de entradas.

Na viagem em que participou, no ano de 1653, segundo Antonio Vieira (1970, p. 354), “iam nestas dezasseis canoas um capitão com oito oficiais reformados, portugueses, duzentos índios de remo e arco, quarenta cavaleiros, e de gente de serviço até sessenta, que fazem por todos mais trezentas pessoas”. Um contingente considerável para resguardar a expedição dos perigos existentes ao longo do percurso de 250 léguas até as aldeias dos Potiguaras, os quais foram relatados pelo missionário em correspondência ulterior.

A atuação dos clérigos foi fundamental no conhecimento do território e das diversas populações nativas que o habitavam. A cada viagem ao rio dos Tocantins os padres traziam notícias de outros grupos como, por exemplo, a nação dos Tupinambás que tinham um assentamento a 300 léguas rio acima, ou a nação dos Catingas que, de acordo com Vieira (1970, p. 433), haviam sido “inimigos dos portugueses, e com guerras e assaltos tem feito muitos danos às nossas terras que lhes ficam mais vizinhas; mas já ficam de paz, assim conosco como com outra nação, também amiga, com quem traziam guerra”.

Entretanto, importante destacar que apesar de serem identificadas nas correspondências dos religiosos como “nações”, como explica Hugo Fragoso (1992, p.143), nem todos os nomes mencionados são autodeterminações desses agrupamentos. Na bacia do Tocantins-Araguaia, por exemplo, conseguimos identificar a menção aos Potiguara, Inheigara, Poqui, Aruaque, Guaraju, Caatinga, Jaguari ou Guarari, Tocaiúna ou Taquenhuna, Oroeporá, entre outras.

Em 1659, de acordo com Serafim Leite (2006, p. 338), a tropa que acompanhou o religioso Manuel Nunes, contou com bem mais componentes por se tratar de uma primeira expedição para castigar os Inheigaras rebelados que impediam o avanço da conquista. Na mesma viagem, segundo Vieira (1970, p. 532), os missionários avançaram na conversão e

descimento de outros grupos alcançando, por exemplo, os Poquiguaras e os Tupinambá que habitavam há 500 léguas, provavelmente, nas margens do rio Araguaia “a mais de seis graus da banda sul”, que somente se repetiria em 1719 com Pinto da Gaia.

Os clérigos inacianos, como aponta Cabral (2013, p. 32), devido sua forte presença na região tocantina, estiveram em constante conflito com autoridades, moradores e diferentes instituições político-administrativas. Contudo, eles eram os principais sujeitos na intermediação com os indígenas, principalmente, quando os paulistas avançavam sobre o rio Tocantins.

Durante o governo de Antônio d’Albuquerque Coelho de Carvalho, entre 1667 e 1671, como destaca Bettendorff (2010, p. 291), “uns índios do sertão daquele rio dos Tocantins” procuraram os padres missionários em busca de proteção contra os sertanistas paulistas que estavam apresando indígenas nas duas aldeias de sua nação. Em 1673, segundo Antonio Baena (1969, p. 100), os guarajus também recorreram solicitando auxílio por razão de incursões de apresamento paulistas nas margens do rio Tocantins.

As expedições que foram organizadas a partir das solicitações dos indígenas não resultou na repressão aos paulistas. O mestre de campo, Pascoal Paes de Araujo, que presidia a tropa paulista, segundo Baena (1969, p. 101), teria respondido ao capitão Francisco da Mota Falcão, enviado do governador, “que se achava disposto a medir as forças com as de quem se abalançar a retrahi-lo do apoderamento d’aquellas relés de Sylvicolas”, permanecendo na região sem ser importunado até seu falecimento.

No entanto, para Serafim Leite (2006, p. 341), os dois episódios contribuiriam para a narrativa de que “os padres abunás” eram considerados pelos nativos das margens tocantinas como seus possíveis protetores. Embora a atividade dos inacianos no vale tocantino, de acordo com Alírio Cardoso e Chambouleyron (2003, p. 48), possa ser vista como intensa e importante para o avanço da fronteira da cristandade, sua contribuição com a transmigração de milhares de almas para as aldeias do Baixo Tocantins e o reconhecimento do território são irrefutáveis.

Em 1722, o rei D. João V, através de seu Conselho Ultramarino, considerando que o rio Tocantins, “desde o descobrimento do dº Estado se prometem m^{tos} haveres sem athégora se ter navegado”⁹, determinou ao governador João da Maia da Gama que prestasse todo auxílio ao missionário Manuel da Motta para que este realizasse o descimento das nações Jaguaris e Tacayúnas, enquanto a tropa deveria procurar descobrir ouro e outros haveres preciosos.

⁹ APEP- Códice 8- Cartas Régias e Alvarás- Carta Régia, datada de 25 de fevereiro de 1722, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João da Maia da Gama, ordenando que prestasse auxílio a expedição do padre Manuel da Motta no descimento de indígenas dos sertões do Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CRA.CO0008.**

A viagem do padre Manuel da Motta, por exemplo, realizada em 1721, foi muito importante sob diferentes aspectos, não apenas pelo trabalho missionário, mas pelas informações geográficas sobre a região tocantina e sobre “outros muytos preciosos haveres [que] esconde em si este famoso Rio, como são cristaes admiráveis, e rubins de que o P^e. Miss^o vio alguns, juntamente com minas de ouro”¹⁰. Sobre as riquezas existentes na região, o clérigo prossegue dizendo que nas matas “deste Rio por muytas legoas não constão senão de grandes castanheyros cujos ouriços não causão poucas mortes aos que por bayxo andão. Há também muyto abundante do Pao cravo”.

A busca pelos “preciosos haveres” do rio Tocantins motivou muitos exploradores a adentrarem aquelas regiões. Os paulistas, como indica Serafim Leite (1937, p. 104), costumavam estabelecer acampamentos provisórios desde que deram “às cabeceiras do rio a que deram o nome de Iabeberi”, os quais com o tempo passaram a ser tomados como marcos de orientação para deslocamentos posteriores.

Essas narrativas, como esclarece Ligia Cabral (2013, p. 24), foram essenciais para a incorporação de extensas áreas dos sertões interiores e esboçar uma figuração geral do sistema hidrográfico. Segundo a memória da entrada feita pelo padre Manuel da Motta, a partir de novembro de 1721;

“Athé agora se não com certeza a origem deste Rio [Tocantins]. Alguns Portuguezes que andarão em algumas Tropas com Paulistas me affirmavão tinha origem na serra das esmeraldas de três limitados Riachos que ajuntandosse o formavão. Também pratiquei com outros índios da Nação Topinambá os quaes (ainda oje vivem) hindo por terra das partes do Brazil de hum Rio chamado Paranam Suassu em demanda dos Parentes que neste estado residiam vieram a sahir as cabeceyras deste Rio o acharão tão pobre de agoas que era incapaz de sustentar as mais limitadas embarcações, pella continuação porém do seo dilatado curso lhe pagão tributos muytos e caudalozos Rios”.¹¹

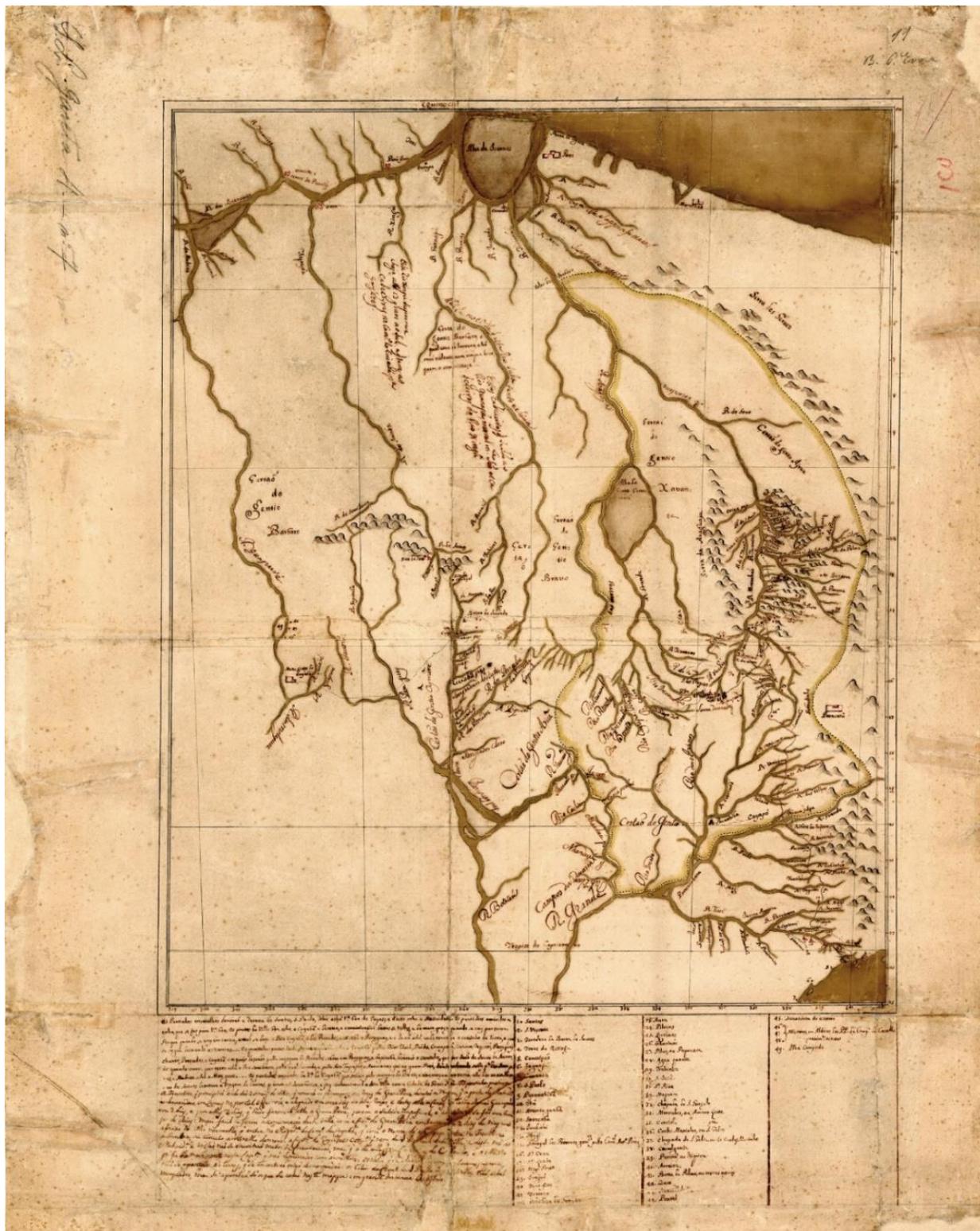
No entanto, tais memórias e roteiros muitas vezes imprecisos, confusos ou lacunares, contribuíram para retratar o rio como uma via de transporte a qual poderiam recorrer como fonte de alimentação, pela pesca e pela caça. Assim como reforçando a ideia de precariedade das condições técnicas de navegação e dos obstáculos naturais que tiveram de superar na exploração do rio Tocantins em suas grandes distâncias, como representadas na cartografia da época (figura 1). Todavia, essas descrições com o passar do tempo foram se tornando mais

¹⁰ BPE- Códice CXV- Breve relação de uma entrada, datada de 20 de maio de 1727, feita pelo padre Manuel da Motta ao rio Tocantins e Itacaiúnas.

¹¹ Idem.

refinadas, contribuindo para o conhecimento da região e produção de uma cartografia mais próxima da realidade física.

Figura 1 CAMINHOS DOS PAULISTAS ENTRE SÃO PAULO E BELÉM, 1751



Fonte: SILVA, Elias & VIEIRA JUNIOR, Wilson. GOYAZ– Guia de Cartografia Histórica. APDF, 2018. pág. 227.

As idas ao sertão tocantino, por causa dessa navegação arriscada, era um empreendimento que exigia a arregimentação de um considerável capital humano, com um forte senso aventureiro e conhecimento dos meios de sobrevivência. Ou seja, essas expedições eram a reunião de tipos humanos distintos que se organizariam em uma hierarquia própria para possibilitar a convivência harmônica e o sucesso da viagem.

Para Elias Abner (2016, p. 133), a mão de obra indígena era fundamental para toda e qualquer viagem, pois, realizavam o trabalho físico, conduzindo, carregando, remando incessantemente as canoas. Nessas embarcações, como explica o autor, o número de trabalhadores indígenas poderia ser igual ou superior a 40, dos quais dois seriam pilotos e os demais remeiros. O número reduzido de pilotos se explica pela especificidade do trabalho, além do controle do leme era necessário um conhecimento da geografia dos rios e das condições básicas de navegabilidade.

O conhecimento dos pilotos ou práticos era construído com o tempo e vivência repassados entre gerações. Segundo Abner (2016, p. 134), a experiência de vida era fundamental para que esses indígenas conseguissem identificar um caminho seguro e se orientar no labirinto de rios e furos. No microuniverso da canoa, apesar de as diferentes atividades e ofícios serem complementares, como explica o autor, a especificidade de alguns conferiam distinção e autoridade sobre os demais.

Além da relevância do trabalho desenvolvido pelos remeiros e pilotos nas canoas havia outros, conhecidos como línguas, que atuavam como mediadores culturais, fazendo o contato com os diferentes grupos dispersos pelos sertões com os quais tivessem bom trato e conversação. Ainda no século XVII, um sertanista chamado Bartolomeu Barreiros de Ataíde destacou em seu relato ao rei D. Pedro II a importância desses indivíduos no avanço da conquista dos sertões interiores.

Avendose de navegar o Grão Pará se não pode fazer se não em canoas e estas necessitao de gente nativa nas barras, pilotos destros do Rio por ser arrebatado é em partes alcantilado, p^a isto os Tucantins são destrissimos e fazendose o descobrimento se deve mandar dar todo este gentio de pas e o a elle anexo q são limitados porq aSim se fará a viagem sem dificuldades e como Linguas do gentio das províncias interiores não explorando e entrando o Certão reduzindo estes bárbaros a pas q he o meio com que se conseguirá esta entrada.¹²

O reconhecimento de que, através de um contato mais amistoso, as viagens aos sertões seriam mais facilitadas fez com que o rei D. João V, em 1722, enviasse uma carta ao governador João da Maia da Gama acatando uma representação do Superior das Missões da Companhia de

¹² AHU-Pará- Memória de Bartolomeu Barreiros de Ataíde para o rei, D. Pedro II, datada de 3 de outubro de 1696, relatando a descoberta de minas de ouro nas margens do rio Araguaia. AHU_ACL_CU_013, Cx. 4, D. 336.

Jesus, onde pedia a cessão do soldado Francisco Dias de Moraes pelo seu conhecimento nas línguas nativas para a expedição do missionário Manuel da Motta, de modo a obter sucesso na “Redução das Naçoens do gentio do Rio dos Tocantins”¹³.

Aparentemente, essa percepção, de que apenas pelo viés pacífico e amistoso se obteria sucesso maior no avanço do empreendimento colonial, mais especificamente na região tocantina, era um consenso entre as autoridades administrativas. Se observamos o regimento de o governador Bernardo Pereira de Berredo deu ao capitão Diogo Pinto da Gaia, em 1719, quando enviou as dez canoas armadas para fazer o reconhecimento do caudal tocantino, ficou recomendado que;

Fará todas as possíveis diligencias por Reduzir todo o Gentio bárbaro ao Gremio da Igreja, e Obediencia de S.Mag^{de} propondolhe e persuadindolhe, com o mais suave modo, as grandes Conveniencias, aSim spirituaes como temporaes, q ha de conseguir na mudança de vida.¹⁴

Para o rei D. João V, era fundamental avançar o empreendimento colonial no Grão-Pará, em particular, no rio Tocantins “o mais recomendado”, pois, “além de tao divulgada fama dos seus m^{tos} haveres” havia a necessidade de averiguar notícias de uma possível conexão com as Índias de Castela, uma vez que relatos de povoações de brancos naqueles sertões alcançaram o reino¹⁵.

O pouco avanço do processo de ocupação nos “confins destas províncias”, aos olhos de Bartolomeu de Ataíde se explicava, por causa da pouca inteligência e falta de curiosidade dos moradores do Pará tanto na exploração quanto no trato com as populações indígenas que habitavam aqueles sertões, pois, nas palavras do sertanejo;

deserão portugueses do sul, da banda do Rio de Jan^o em tempos antigos e povoarão tirando a insolência com q tratarão o gentio foi q se levantasse e os comese, como há noticia que eu alcancei de índios velhos, e penetrando este certão achei com outros, cálices e patenas, e a tradição dos bárbaros q da outra bando do rio se aviao aposentados christaons que tiravam metais daquela qualidade dos cálices e outros aviao sido comidos de seus antepassados.¹⁶

¹³ APEP- Códice 8- Cartas Régias e Alvarás- Carta Régia, datada de 25 de fevereiro de 1722, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João da Maia da Gama, ordenando que concedesse baixa do serviço do soldado Francisco Dias de Moraes para que ele pudesse seguir na expedição e auxiliar o padre Manuel da Motta no descimento de indígenas dos sertões do Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CRA.CO0008.**

¹⁴ AHU-Pará- Regimento dado pelo Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo para o Capitão Diogo Pinto da Gaia, datado de 24 de julho de 1719, orientando de maneira geral como deveria se proceder na descoberta do caudal tocantino. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

¹⁵ AHU-Pará- Carta do Rei, D. João V, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo. datada de 8 de julho de 1719, recomendando que fosse realizado o descobrimento do rio Tocantins e o escrutínio dos haveres preciosos de suas margens em benefício da Real Fazenda. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

¹⁶ **AHU_ACL_CU_013, Cx. 4, D. 336.**

Para Bartolomeu de Ataíde era fundamental estabelecer um contato amistoso com as populações indígenas dos sertões interiores, “que práticos nas suas terras em matos asperos, senhores dos mantim^{tos}”, podendo auxiliar tanto como reforço contra grupos hostis que impedissem o avanço na região, quanto no contato com outros grupos e assim beneficiar o avanço da monarquia. O sertanista argumenta que;

reduzido este gentio convem ilo asentando em Aldeas com Religiosos línguas que os cathequize, baptisem e insinem instruídos na fee catholica porq admitida a Religiao cristã logo ficara segura a vassalagem e [...] por lhe pessoas que os governem p^a que com a disciplina se sujeitem e parece conveniente q as pessoas daquelas que os ajudarem a redusir assim pelo conhecim^{to} comq ia ficarão como pela pratica da língua q hé o mais importante¹⁷.

Ao defender a redução e uma aproximação não hostil com os diferentes grupos indígenas residentes nas margens e sertões tocantinos, o sertanista atentava para além da possibilidade de se franquear os caminhos, mas, atender a demanda por trabalhadores silvícolas de que careciam as fazendas dos moradores e demais atividades. Segundo Bartolomeu de Ataíde, “o estado está tao descaído[...] que pouco lhe falta p^a despovoar[...] por não ser possível sustentarse os moradores em tanto desamparo”.

Considerando a conjuntura do Grão-Pará, o sertanista compreendia que avançar a conquista ao longo da calha do rio Tocantins proporcionaria um alento e bons resultados. Pois, os aldeados poderiam ser disponibilizados aos moradores e, no seu entender, aumentariam a produção e os rendimentos das fazendas. “o principal efeito hé asucar, tabaco, gengibre, pano e fio que a aver de gentio de trabalho fora em tanta quantidade que ficara o brasil esquesido.”

O sertanista também ressaltou que nos sertões do rio Tocantins “tem em si cravo [...] e se entende por notisias aver canela”. Todavia, os indígenas trabalhariam também “nas minas que se descobrirem” na região do rio Tocantins, como aquela que ele informava ter descoberto “confinada com a nação do gentio Caraxaputanga”. Entretanto, apesar das drogas, metais “e outras cousas deq elle abunda e q sem custos se podem conduzir a este Reino”, Bartolomeu de Ataíde destaca a variedade de madeiras a serem exploradas.

ha paos diversos como são burapinima, buraquiatará, burapiranga, Conduru. Madeiras cheirozas e depreso p^a se lavrarem e de varias cores Angelim de duas castas pao santo, pao de arco, pao amarelo cheirozo q chamão Sandalo, Jacarandá mais fino que o do brasil, pao preto Moçambique pao de campeche, tataiuba q tinge amarelo, Sipouna que fas pardo e pretto, araruba que fas rozado, pao vermelho. Tintas urucu que he grao, caraxuru, anil infinito taguá amarelo, taguá vermelho e outras m^{tas} tintas[...] p^a se fabricarem galeoens, naos, fragatas e outras embarcaçoens tem portos e praias acomodadíssimas m^{tas} e diferentes madeiras incorruptíveis a cada beiramar e dos mesmo mattos se tira breu, estopa embé p^a amarras embira p^a enxerse e algodão p^a melame, minas de salitre em abundancia, óleos odoríferos e medisinaes conduzindose

¹⁷ Idem.

sem custos e em viagens mês e meio a todo tempo o que contanto risco e despeza se fas das outras conquistas diminuirase o rendimento das Indias ouvera comunicação por terra com São Paulo e se poderá no Pará com facilidade.¹⁸

As notícias de que nos rios Tocantins e Araguaia “havia minas e m^{tos} haveres” ao chegarem em Lisboa inspiraram ao rei D. João V ordenar ao governador Bernardo Pereira de Berredo que organizasse uma expedição para averiguar a veracidade das informações, assim como a natureza da povoação de brancos existente nas margens do rio Araguaia¹⁹. Nestes termos, fica evidente a debilidade de controle sobre os sertões expresso pelo patente desconhecimento geográfico dos espaços interiores.

Nesse sentido, armou-se dez canoas “p^a o descobrimento do celebrado Rio dos Tocantins”²⁰ e realizar uma descrição apurada da região, “porq segundo as melhores noticias o Rio de Araguaya desemboca no Reino do Perû q he das Indias de Espanha”. Considerando o aspecto difuso da fronteira com o Governo Geral do Brasil e com as Indias de Espanha, podemos entender que a missão de Diogo Pinto da Gaia seria assegurar a posse daquelas terras para o Estado do Maranhão e Grão-Pará.

Segundo Tamar Herzog (2019, p. 9), a titularidade sobre o território perpassaria pela classificação dos seus atores, se seriam paulistas, espanhóis ou da capitania do Pará. Uma vez que havia possibilidade de haver minas na região interessava definir os limites espaciais do poder do governo do Maranhão e a incursão territorial implicava na definição do que era seu.

Contudo, como esclarece o provedor da Fazenda Real, Francisco Galvão da Fonseca, a expedição organizada pelo governador Berredo não conseguiu obter sucesso, pois durante a jornada “cansados os soldados das marchas perderão a obediência ao commandante, e logo fugirão alguns como havia fugido a mayor parte dos índios”.²¹

No entanto, apesar de expedições, como a comandada por Pinto da Gaia, terem sido organizadas pela administração, não é demais lembrar que, nas palavras de Márcio Santos (2017, p. 318), a conquista e a ocupação continuavam a ser realizadas por agentes privados, relativamente autônomos, inspirados por relatos como o de Bartolomeu de Ataíde.

¹⁸ Idem.

¹⁹ AHU-Pará- Carta do rei, D. João V, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo, datada de 8 de julho de 1719, ordenando que se fizesse a averiguação dos haveres existentes no rio Tocantins que fossem do interesse da Real Fazenda. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

²⁰ AHU-Pará- Correspondência do Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo para o Secretário de Estado, Diogo de Mendonça Corte Real, datado de 8 de julho de 1719, informando sobre o envio de uma tropa para realizar o descobrimento do rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

²¹ AHU-Pará- Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania do Pará, Francisco Galvão da Fonseca, para o rei, D. João V, datada de 2 de julho de 1720, discorrendo sobre a expedição aos rios Tocantins e Araguaia. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

Acompanhando o exemplo de seus antecessores o médico, comerciante, sertanista e cidadão da cidade de Belém, Francisco de Potflich, buscou o rio Tocantins por suas próprias indústrias, a fim de encontrar minas para “aumentar a monarquia q dilatada e sendo cabeça de império” reconheceria os serviços de seus vassalos presenteando-os com cargos e outros benefícios.

O obstinado sertanista às suas próprias custas decidiu completar o descobrimento do rio Tocantins do ponto onde o capitão de infantaria fracassou. Acompanhado de seu associado, Manoel da Costa Romero, um português que trabalhou como mineiro nas Minas Gerais por sete anos, entrou no dito rio decidido a encontrar ouro. Navegando acima do trecho encachoeirado foram realizando experiências e “ao pé de uma Ribanceyra achou humas faíscas muy limitadas aq chamão os mineyros avoadouros, q trazião as correntezas das agoas de cima”²². No entanto, apesar do sucesso que teve foi obrigado a recuar devido a falta de mantimentos e recursos para se defender dos indígenas hostis.

O mercador não aceitou o revés que os silvícolas lhe imputaram e apresentou sua demanda ao rei D. João V que entendeu ser aquela empreitada conveniente ao real serviço e em benefício de seus vassalos. Nestes termos, o monarca enviou ordem ao governador João da Maia da Gama para atendesse as solicitações conforme discriminado no memorial apresentado para que fosse possível combater os muitos grupos de índios de corso que infestavam a região das minas²³.

Para assegurar o sucesso da expedição, Potflich, em seu memorial, solicitou a cessão dos indígenas das nações Tupinambá, Maracanã e Aruaque Nheengatu da aldeia do principal José Aranha, os quais conheciam a região e eram aliados dos portugueses. Para intermediar o contato com os grupos de corso que encontrassem acima do trecho encachoeirado, era necessário a participação de Antônio de Albuquerque da nação Guayazes, o qual residia na Vila de Cameté, para ser o língua que deveria acompanhar com a tropa. Pois, considerando que a expedição pretendia alcançar as cabeceiras do rio Tocantins a presença de Antonio de Alburquerque auxiliaria no contato com os grupos que habitavam a região.

²² AHU-Pará- Requerimento de Francisco de Potflich para o rei, D. João V, datado de 12 de fevereiro de 1727, percorrendo sobre a expedição que fez aos rios Tocantins e Araguaia onde teria encontrado evidências de minas, as quais desejava explorar e comprometendo-se a pagar todos os tributos devidos por lei. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 10, D. 886.**

²³ APEP- Códice 4- Cartas Régias e Provisões- Carta Régia, datada de 26 de maio de 1727, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João da Maia da Gama, ordenando que concedesse a Francisco de Potflich o material solicitado para que fosse feita a descoberta de minas de ouro nas margens do rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CRP.CO0004.**

O sertanista fez questão de enfatizar que contra os indígenas subordinados a José Aranha nenhum maltrato poderia ser feito “p^a o q mandará o governador deitar bando sob rigorosas penaz a quem fizer o contrario”²⁴. Potflix também fez questão de deixar claro para o rei que enquanto sua expedição estivesse buscando por ouro, estaria coletando as drogas e escravos entre os gentios de corso daquele distrito.

Contudo, apesar de a narrativa construída pelo mercador ter conseguido persuadir o monarca sobre as vantagens que uma expedição ao rio Tocantins poderia auferir a fazenda real, o novo governador, Alexandre de Sousa Freire, não encontrou motivos eficazes para deliberar em favor da proposta de aventura de Potflix e respondeu ao monarca nos seguintes termos;

informando me neste breve tempo das probabilidades que havia p^a se intentar o descobrimento das Minas de ouro dos Tocantins não achei motivo ainda eficaz p^a deliberarme nesta expedição que V Mag^{de} hé servido fiar do meo parecer e o que mais me predeio nesta materia as rezolusoins foi o achar sem nenhuma a Fran^{co} Pottefelix que hé o q a V Mag^{de} inculcou este descobrimento mas se eu achar rezoins mais forsozas que mo fasão por em esecusão seguirei oq V Mag^{de} me ordena.²⁵

A negativa de Alexandre de Sousa Freire a novas expedições aos sertões tocantinos às custas da Fazenda Real que partissem da capitania mor do Grão-Pará interrompeu o avanço do processo ocupação naquela região com o estabelecimento de novas localidades. As notícias de descoberta de minas aparentemente não deflagraram um êxodo para o interior do continente do estado do Maranhão que resultaria na criação de enclaves tal como ocorreu em outras regiões da América Portuguesa.

Ainda em 1725, segundo José Martins Pereira de Alencastre (1864, p. 28), tão logo encontrou os primeiros sinais de ouro, Bartolomeu Bueno fez levantar barrancamentos de palha e a plantar roças às margens do rio Vermelho começando assim o primeiro aglomerado urbano. Para Claudia Damasceno Fonseca (2011, p. 224), a descoberta de jazidas seria um condicionante motriz capaz de impulsionar o processo de territorialização sobre as circunscrições abertas. Isto é, a medida que as jazidas fossem sendo descobertas esses pontos deveriam se tornar focos de atração populacional formando núcleos, alargando com eles os limites, definindo-os progressivamente a partir do núcleo originário.

Ao analisar o processo de avanço dos limites em Minas Gerais dos Setecentos, como aferiu Ângelo Carrara (2007, p. 159), este se deu em ondas, mas em um lapso temporal

²⁴ APEP- Códice 11- Alvarás- Memorial de Francisco de Potflix, sem data, para o rei, D. João V, solicitado que lhe fosse concedido os recursos necessários para que realizasse sua expedição ao rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.AL.CO00011**.

²⁵ AHU-Maranhão- Carta do Governador do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei, D. João V, datada de 8 de setembro de 1728, em resposta à provisão sobre não ter deliberado sobre a expedição aos rios Tocantins e Araguaia. **AHU_ACL_CU_009, Cx. 16, D. 1669**.

extremamente curto que dificilmente se reproduziria em outras regiões coloniais. No estado do Maranhão, por exemplo, não havia núcleos de povoamento capazes de impor um ritmo acelerado na conquista e desenvolver povoações nas grandes distâncias dos sertões tocantinos.

Em 1732, o Conselho Ultramarino foi instado a analisar a situação do estado do Maranhão após o governador Alexandre de Sousa Freire remeter para o reino a notícia do avanço de populações do interior que estariam alcançando trechos superiores do rio Tocantins onde encontraram minas de ouro descobertas e fixaram um povoado nomeado de Terras Novas do Tocantins, bem como o auto de posse delas lavrado Ouvidor da Vila de Moxa, José de Barros Coelho²⁶.

De acordo com o Conselho Ultramarino, o estabelecimento de um novo povoado e a exploração de novas minas nas margens do rio Tocantins seria um empreendimento digno, mas que implicaria alta prudência, pois, dentre todos os domínios na América, o Maranhão era o menos bem defendido “pella falta de habitantes, os Espanhoes confinão e tem comunicação com o Pará[...], os Holandezes de Surignan penetrão o interior daquele Pays[...] e os Francezes buscam repetidam^{te} pretextos para passarem aos nossos certoens a fazer commercio”²⁷.

Para o Conselho Ultramarino, além do temor de uma possível invasão estrangeira que não pudesse ser repelida, a abertura de minas nas margens do rio Tocantins impactaria negativamente na exportação dos gêneros do Maranhão, facilitando o aumento dos injustos cativeiros e a violência contra os indígenas, prejudicando “o serviço dos Indios tanto mais útil quanto vai de colher cravo e cacau, a tirar ouro”. Por estes argumentos foi recomendado não avançar o povoamento na região nem explorar o sítio destas minas.

Entretanto, mesmo diante da recomendação de se não avançar o povoamento na região, o ouvidor geral da vila de Mocha, José de Barros Coelho, esclareceu que a localidade de Terras Novas do Tocantins havendo sido fundada por habitantes que partiram da vila de Mocha no Piahy com gado e cavalos seguindo o rio Parnaguá e já estavam rendendo três mil cruzados sobre o dízimo ao governo do Maranhão²⁸.

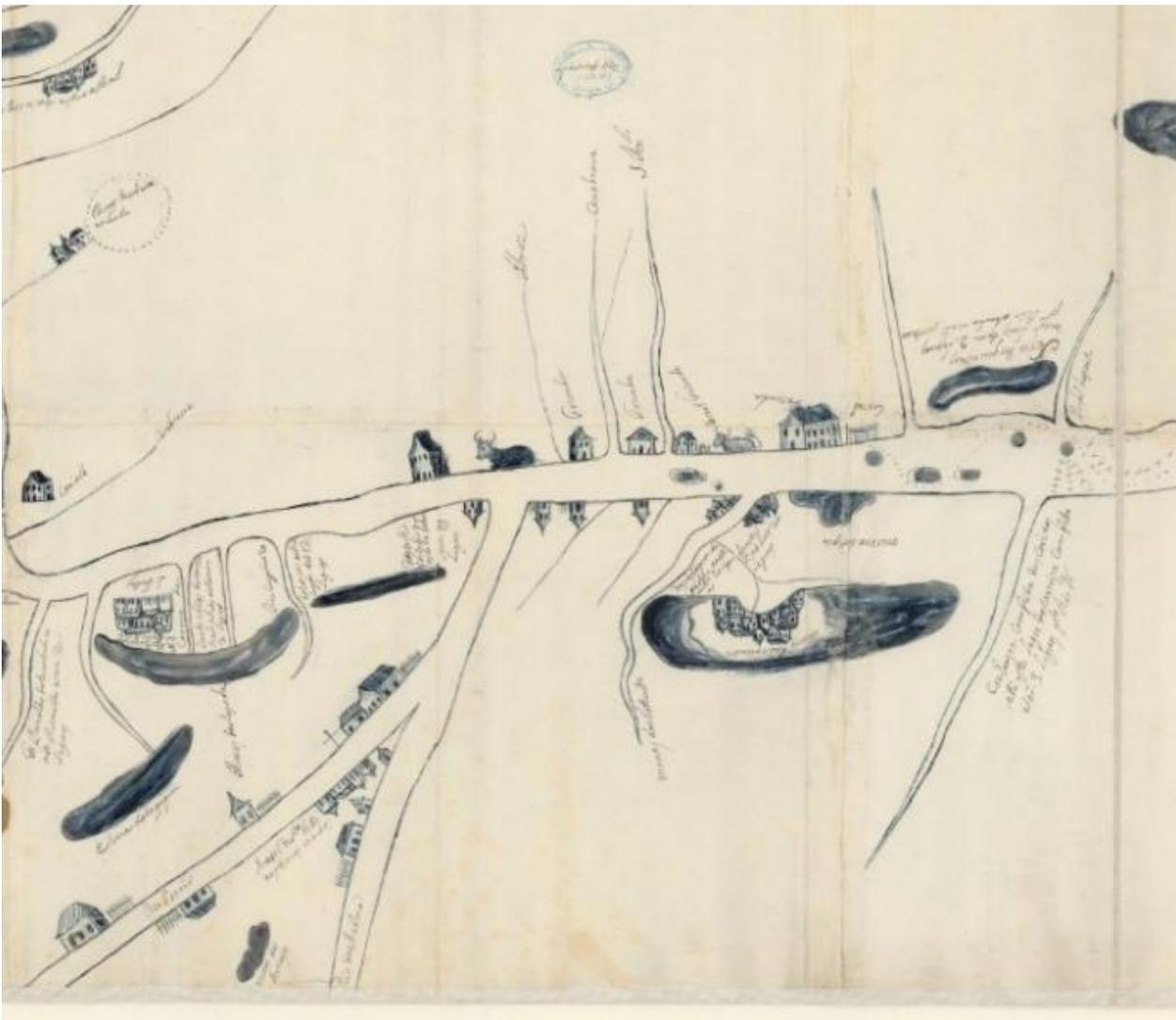
²⁶ AHU- Pará- Ofício do Governador do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei, D. João V, datado de 28 de agosto de 1731, sobre a descoberta de novas minas de ouro na região do povoamento chamado Terras Novas do Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.**

²⁷ AHU- Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei, D. João V, datado de 23 de janeiro de 1732, aconselhando a proibição da abertura e estabelecimento das minas localizadas junto ao rio Tocantins e que se evite a exploração delas acrescentando que deveriam ser enviados homens para a registrarem sua exata localização geográfica. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.**

²⁸ AHU- Lisboa- Códice 209- Registro de consultas sobre diferentes assuntos referentes às capitanias do Maranhão e Pará no período entre 1722-1758, ff 56-58.

Considerando estas fazendas que se achavam com um rebanho de gado vacum e cavalari “em numero de trinta mil cabeças cituadas nas vezinhanças”²⁹ do povoado das Terras Novas do Tocantins, no entendimento de Ângelo Carrara (2007, pp. 199-204), já se tratavam de indicativos de a região era um espaço econômico consolidado (figura 2). Embora estas unidades fossem constantemente ameaçadas por uma eventual retomada de território pelos indígenas, ou seja, o curral passava a representar os limites da ocupação maranhense nos espaços tapuias.

Figura 2 RECORTE INDICANDO A DISPERSÃO DE FAZENDAS E CURRAIS DA LOCALIDADE DE TERRAS NOVAS, 1733



Fonte: Acervo da Bibliotheque Nationale de France- BNF.

Os caminhos abertos fossem eles por terra ou por rios possibilitaram a conquista do território adjacente as margens do rio Tocantins com o aparecimento de alguns assentamentos da população colonial ainda na década de 1730. A carte manuscrite de la navigation de la riviere

²⁹ Idem.

des Tocantins, datada de 1733, criada a partir do relato de uma derrota nos possibilita contemplar trechos razoavelmente cobertos pela presença humana (lavras, pequenos povoados, missões, fazendas e currais) representada por marcos materiais que simbolizavam e demarcavam suas presenças naquelas paragens interiores.

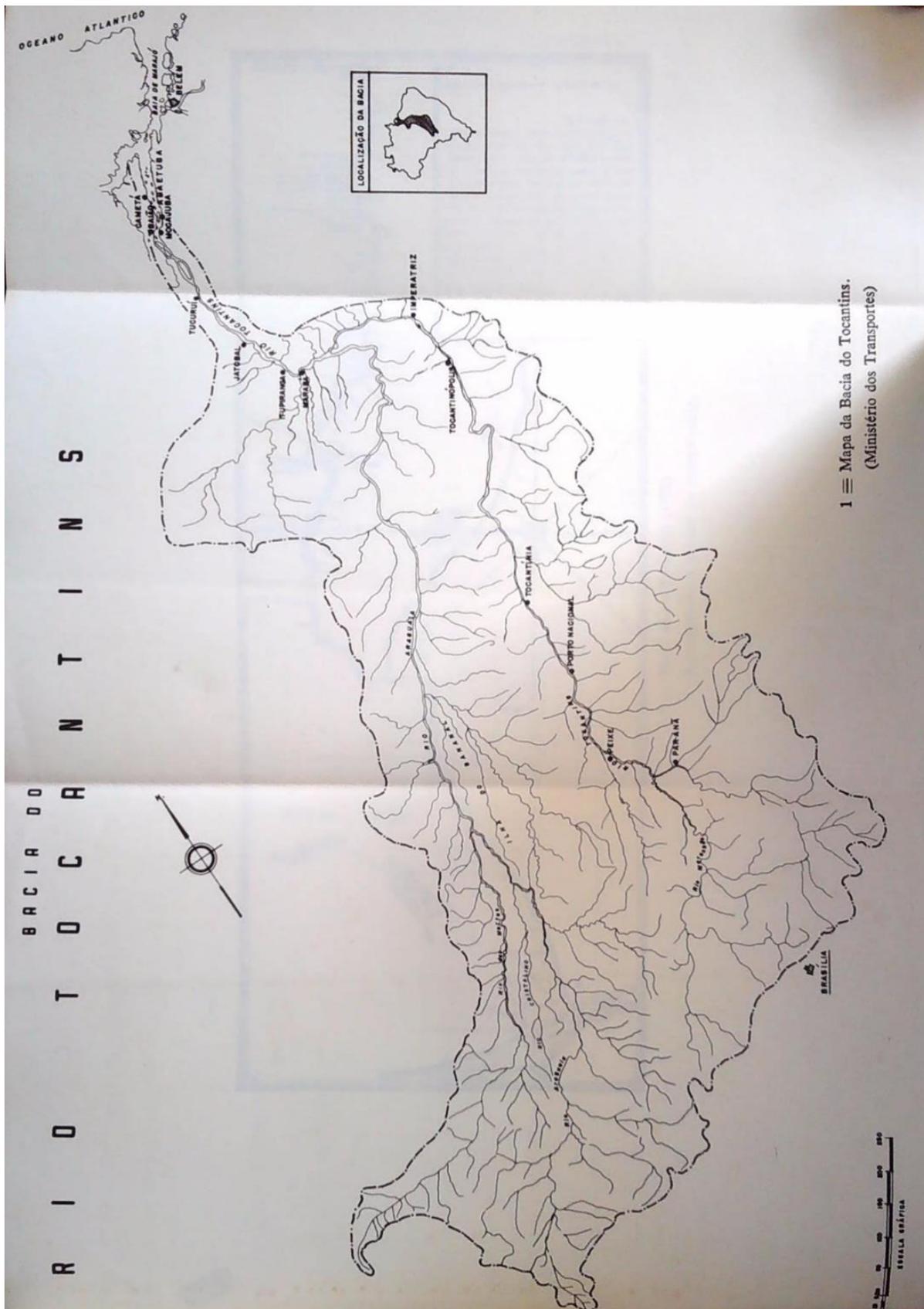
Cada expedição realizada contribuiu para o reconhecimento territorial e de recursos que seriam explorados e incorporados na pauta das exportações do porto da capitania do Pará para o Reino. Assim como, contribuíram para o adensamento humano e consolidação do sistema agroextrativista na região do Baixo Tocantins com os milhares de indígenas que foram trasladados para as aldeias dos missionários e/ou divididos entre as propriedades. Contudo, a contribuição mais relevante do conjunto de relatos produzido foi, segundo Deusdedith Rocha (2015, p. 136), o alargamento da ocupação colonial e a percepção de territorialidade comum aos sujeitos que avançavam pelas regiões interiores sem o empecilho de fronteiras instituídas por governos locais.

1.2- A questão do extravio de ouro e o fechamento do rio Tocantins.

Os relatos sobre a região dos rios Araguaia e Tocantins indicavam uma variedade de recursos que poderiam ser convertidos em riqueza para a monarquia lusa e em benefício dos vassalos que se dispusessem a extraí-los. No entanto, o caudal também atendia a demanda de um caminho que conectasse o Maranhão ao Brasil, sendo compreendido por esse ângulo positivamente, mas, ao mesmo tempo, era tomado como um problema em razão de não haver fiscalização que impedissem eventuais descaminhos.

É importante destacar que, como recorda Evaristo de Miranda (2016, p. 266), a bacia hidrográfica do Tocantins-Araguaia é uma das maiores se estendendo por uma área de 803.250 km², correndo longitudinalmente por aproximadamente 2.640 km desde suas cabeceiras (figura 3). Sua navegação, como descreveu o vigário Dr. José Monteiro de Noronha (2006, p. 24), em 1768, era trabalhosa pelas corredeiras e pedrais dispersos pelo leito do rio, bem como pela hostilidade do gentio que lhe habitava as margens.

Figura 3 BACIA HIDROGRÁFICA DO TOCANTINS-ARAGUAIA



Fonte: DOLES, Dalísia. As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX. Ed. Oriente, 1973. p. 160

Sobre as populações indígenas, o vigário nos informa que suas aldeias eram diversas, populosas e não mantinham relações com os colonos. Embora fossem alheios aos colonos, nem todos os grupos podiam ser identificados como de corso, apenas os Apinayé e os Timbira que eventualmente realizavam ataques a sítios dispersos pelas margens. Além destas o religioso ressalta que;

As nações mais conhecidas do gentio que há na parte oriental do rio dos Tocantins são: Apinayé, Timbira, Agurujá, Copegé, Amanayé, Acará-Pitanga, Panacumucu, Joni, Curuamerim, Kupe-rop. Na parte ocidental vivem os índios das nações Grajacá, Grajuará, Uaiá, Mucura, Turiuará e muitas outras. Os que habitam em uma e outra margem superior à barra do Araguaia estão situados em campos, e nas matas os que ficam do Araguaia para baixo (NORONHA 2006, p. 24).

No entanto, ainda que os riscos fossem muitos o avanço na região tocantina prosseguiu paulatinamente até o advento de notícias de minas nas localidades de São Félix, Terras Novas do Tocantins e Natividade. Este fato, por volta da década de 1730, segundo Alam Lima (2008, p. 55), levantou muitas preocupações no reino e em razão destas deveria ser abandonado.

Para Lima (2008, p. 54), a Coroa deixou de investir na descoberta de minas nas capitanias amazônicas passando a concentrar esforços no incentivo as atividades agroextrativistas como forma de explorar economicamente a região. Esse incentivo também poderia ser explicado pela preocupação com o sucesso dos missionários na exportação de gêneros da terra, pois, como indicou Manuel Nunes Dias (1970, p. 193), o trato feito em nome dos inacianos atingiu a importância de 898\$756 réis, enquanto os colonos reclamavam da falta de braços indígenas para as atividades econômicas.

As Terras Novas do Tocantins estariam situadas provavelmente ao sul da capitania do Maranhão nas margens do rio Tocantins um pouco abaixo do rio Manuel Alves Grande. Teriam sido fundadas por habitantes que seguiram pelo rio Parnaguá com gado e cavalos. Diante da notícia de minas na região, o governador Alexandre de Sousa Freire instruiu um capitão mor e um sargento mor “q tomacem por sua conta esta diligencia”³⁰.

Em 1732, o conselho ultramarino produziu um parecer após ponderar sobre as notícias de minas de ouro no rio Tocantins que o governador do Maranhão fez chegar ao reino. Os conselheiros argumentaram que a exploração de minas poderia ser arriscada, uma vez que as capitanias do Grão-Pará e Maranhão não possuíam força defensiva capaz de evitar uma eventual ofensiva estrangeira. Segundo Lima (2008, p. 55-56), os conselheiros consideravam as comunicações com as possessões de Espanha, com os holandeses do Suriname que transitavam

³⁰ AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Pará, Alexandre de Sousa Freire, para o Conselho Ultramarino, datado de 28 de agosto de 1731, relatando a descoberta de minas de ouro na localidade das Terras Novas do Tocantins. AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.

entre o rio Amazonas e o rio Oiapoque. Os franceses de Caiena também não eram ignorados, pois, buscavam “repetidam^e pretextos para passarem aos nossos sertoes a fazer comercio”³¹

No entanto, o risco de invasão não era a única preocupação do Conselho Ultramarino. O encanto do ouro poderia atrair para as regiões onde houvesse minas grandes levas de migrantes e estes sedentos de ganância buscariam nas populações indígenas a mão de obra necessária para a prospecção de suas riquezas. Como recorda Lima (2008, p. 56), o problema dos injustos cativeiros vinha sendo objeto de repetidas leis e resoluções sem sucesso. Assim, os conselheiros tinham em mente que com uma eventual abertura de minas nas margens tocantinas não seria possível coibir as violências que os moradores fariam aos indígenas. Impactando a produtividade deles nas demais atividades econômicas, prejudicando inclusive as exportações, pois;

Todos os gêneros que produs o Estado do Maranhão se reputão na Europa com grande utilidade dos comerciantes e se agora se permitir que se minere naquele Estado os seos gêneros infalivelm^e hão de deminuhir e emcarecer em notória perda do comercio do Reyno porque o trato comum dos gêneros he o que mais solidamente e com mayor segurança utiliza o Estado sendo de mayor lucro e de menos sobresalto para a fazenda de V.Mag^{de}.³²

Ainda que houvesse a estrita recomendação de se não explorar, a notícia de que havia ouro nas cabeceiras do rio Tocantins fez afluir lavradores, militares, negros e todos aqueles que tinham esperança de enriquecimento rápido. Estes desertaram de seus postos, dispersaram-se pelas margens tocantinas e de seus tributários a faiscarem, gerando tensionamento entre si e entre as capitânicas que passaram a pleitear a jurisdição sobre a área.

O estado português detinha o domínio das minas, mas, como aponta Lima (2008, p. 57), qual dos governos ficaria responsável pela prospecção e coleta dos quintos? As fronteiras entre os estados do Maranhão e do Brasil não eram exatas. Isto é, a posse passou a ser objeto de disputas entre Maranhão e, principalmente, São Paulo que para confirmarem suas alegações nomearam pessoas para cargos na administração nas localidades causando confusão e mortes.

Segundo o ouvidor geral da vila de Mocha, José de Barros Coelho, as fazendas de gado já estabelecidas rendiam aos cofres do governo do Maranhão em torno de 3 mil cruzados podendo chegar a 4 mil em dízimos. Desta forma, o governador mandou lavrarem o termo de posse e encaminharem as autoridades devidas para assegurarem sua autoridade frente aquelas localidades.

³¹ AHU- Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei, D. João V, datado de 23 de janeiro de 1732, aconselhando a proibição da abertura e estabelecimento das minas localizadas junto ao rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.**

³² *Idem*

A este respeito, de acordo com Márcio Santos (2017, p. 263), as nomeações para postos militares nos sertões contribuíam para ampliar a influência de dada administração nos novos territórios do interior. Ou seja, cada nomeação significava a atribuição de uma quantidade limitada de poder a uma dada pessoa que parecia aos olhos das autoridades coloniais interessante como força mobilizável. Para o autor, o fato de uma circunscrição ter sido objeto de provimento de um posto militar já denotaria que essa área era objeto de controle ou estaria no âmbito dos espaços pertencentes a uma administração.

Os vários caminhos abertos por terra permitiram o aumento rápido da população na região ainda na década de 1730. A migração de indivíduos oriundos de todas as partes da colônia suscitou, de acordo com Colemar Natal e Silva (2002, p. 37), o debate sobre os limites internos da conquista. Porém, diante da imensa extensão das terras era impossível a fixação exata de limites e, deste modo, estabeleceu-se um ambiente propício a conflitos, dificultando a fiscalização do tráfego mercantil e a contenção de um possível extravio de ouro em pó.

Em 1732, vigário do arraial de Santa Ana, Pedro Ferreira Brandão, já denunciava em suas cartas ao desembargador Belchior do Rego de Andrade. Segundo o religioso;

porq de facto me consta q algumas pessoas já traspassarão ouro por alto prejuízo da Real Fazenda, e com a razão porque está claro q sendo a jornada destas minas para povoado de sessenta, settenta dias por toda esta distancia há m^{tos} meynos de se divertir o ouro para as Minas Geraes ou para os sertoes da Bahia e Pernambuco.³³

Segundo Alencastre (1864, p. 68), as autoridades do Grão-Pará, no mesmo período, começaram a usar dos meios necessários para se apoderarem da região. Em 1731, o sargento-mor do Pará, João Pacheco do Couto, foi instruído a subir o rio Tocantins para tomar as minas da Natividade e pô-las sob a jurisdição do governador Alexandre de Sousa Freire.

Enquanto isso, foram nomeados militares para postos no arraial de São Félix e arredores a fim de assegurar a posse deles e cobrar os direitos reais para os cofres de São Luís. Por sua vez o Conde de Sarzedas, enviou juizes, alcaides, guardas e tabeliães para todos os arraiais da comarca de Goiás e mais ao norte. Tais medidas resultaram em graves perturbações e dúvidas na população que não sabia a quem obedecer.

Na época do governador José da Serra, segundo Alam Lima (2008, p. 57-58), em carta ao reino, foi sugerido que as autoridades de São Paulo almejavam a posse das minas. Ao fazer essa ilação o governador remete a visão que se tinha a respeito dos paulistas no período colonial. Algumas fontes portuguesas sugeriam, como destaca Tamar Herzog (2019, p. 78-79), que São

³³ AHU- Goiás- Carta do vigário de Goiás, Pedro Ferreira Brandão para o desembargador Belchior do Rego de Andrade, datada de 5 de maio de 1732, relatando sobre o estado das minas de Goiás e a necessidade de medidas contundentes para se evitar os descaminhos dos quintos reais. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 1, D. 4.**

Paulo seria um enclave nativo, onde os paulistas eram rebeldes desobedientes que punham em risco a soberania régia e reivindicavam um monopólio sobre as regiões auríferas recém-descobertas.

Para o autor as ordens expedidas pelo superintendente das minas de Goiás, Gregório Dias da Silva, para a cobrança dos quintos só alimentaram o clima de desordem e ameaças na região. Segundo o vigário do arraial de Sant'Anna a situação era tão grave que solicitava auxílio para coibir a violência instalada naqueles sertões. No entanto, a distância era um agravante, pois, não havia estradas que fossem ao norte apenas caminhos tortuosos, ou picadas, dificultando a assistência aos núcleos de ocupação naquelas partes.

Ainda em 1732, o capitão-mor Manuel da Costa Madureira, relatou ao governador do Maranhão sobre as dificuldades que os habitantes das Terras Novas experienciavam com os ataques dos tapuias e a falta de comunicação com as povoações mais ao sul. Diante disto, de acordo com o relato do capitão-mor, era da vontade dos 30 moradores das “minas q chamão Goyazes descobertas por hu paulista chamado João Leite [...] q V.Ex^a. os puchase a este Estado, pois estão na jurisdição delle e da Igreja do Grão-Pará”³⁴.

Ao considerar a mudança do eixo ultramarino do Índico para o Atlântico, como explicam Márcia Motta e José Vicente Serrão (2013, p. 9), a monarquia lusa deparou-se com o repto de compreender, ocupar, organizar, delimitar e defender uma colônia de proporções continentais, onde interesses diversos deveriam ser administrados. Assim, como aponta Deusdedith Junior (2015, p. 94), Portugal promoveu o conhecimento sobre os territórios sob seu domínio, incentivando a produção de relatos, financiando mapas e atualizando informações por meio do aparelho administrativo. No que concerne ao vale do rio Tocantins, segundo o autor, os relatos e roteiros auxiliaram na atribuição de uma noção de territorialidade portuguesa a região.

Nessa perspectiva, o relato de José da Costa Diogo mostra-se deveras interessante ao salientar as grandezas do território que cruzou e dos percalços que teve de superar até sua chegada a Belém. Em sua crônica narrativo-descritiva, segundo Rocha Junior (2015, p. 100), partindo das Minas Gerais entre 1733-34, José Diogo evidenciou a presença portuguesa espalhada pelo território em oposição a solidão dos sertões fluviais.

Desde que sua comitiva deixou o rio São Francisco a caminho das minas de Serro Frio com alguns cavalos, José Diogo e seus camaradas passaram por vilas, estradas e fazendas. Estes

³⁴ AHU- Pará- Ofício do capitão-mor, Manuel da Costa Madureira, para o Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, datado de 12 de maio de 1732, relatando sobre o povoamento da capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1260.**

enclaves, de acordo com Rocha Junior (2015, p. 112), formavam um conjunto que solidificava a ocupação do Planalto Central, uma paisagem distinta da que encontrou através do rio Tocantins abaixo.

Os primeiros dias de viagem foram custosos dado ao trabalho que tiveram para ultrapassarem as cachoeiras e intaypadas desde que deixaram o arraial de Santo Antônio do campo. Eram apenas José Diogo e seus camaradas singrando o caudal sem ter a vista outro sinal de humanidade a não ser uma roça velha feita pelo gentio para o cultivo de mantimentos. Somente após uma quinzena de dias e muitas léguas abaixo é que encontrariam traços de civilização, quando;

Aos 16 dias de viagem teríamos andado 3 legoas quando avistamos hua cachoeira e hindo ao pé desta olhamos p^a a p^{te} dir^{ta} e vimos estar hua caza de sobrado ainda por acabar e hum rossado feito de pouco tempo e nelle hu curral principiado junto da caza. Cauzamos novidade ao principio por ser couza q não esperavamos em semelhante paragem.³⁵

Após serem acomodados pelos moradores daquele sítio, os passantes foram informados de que estavam na localidade das Terras Novas, já sob a jurisdição paraense, pois, aqueles sitiantes “tinham dado obediência a Cidade do Gram Pará e erão regidos pello capitão Manuel da Costa Madureira, nomeado pello governador da mesma cidade”³⁶. Ainda segundo os moradores, um pouco mais abaixo se encontravam outras fazendas de pessoas que acompanhavam o capitão Carlos Marinho, vindos da parte do Maranhão.

Roteiros como o de José Diogo, de acordo com Rocha Junior (2015, p. 136), possibilitou perceber uma noção de territorialidade comum aos sujeitos que avançavam pelas regiões sem o empecilho das fronteiras políticas dos governos locais. No entanto, fica patente a distinção de jurisdição percebida pelos próprios moradores e fica mais evidenciada quando, como recorda Alencastre (1864, p. 48), os agentes encarregados da cobrança dos direitos reais começaram a ser expelidos das povoações pela população afetando os rendimentos da Fazenda Real. Dessa forma, a questão dos limites e jurisdição entre as capitânicas e bispados tornou-se fundamental para a Coroa, porém, se arrastaria pelas décadas seguintes.

Em 1731, o tesoureiro e comissário da Fazenda dos Defuntos e Ausentes da comarca de Goyaz, Matias do Couto, alertou ao ouvidor geral de São Paulo sobre o mau governo das minas de Goyaz, indicando a dificuldade de fiscalizar os caminhos para impedir o extravio do ouro

³⁵ AHU- Goiás- Roteiro da viagem de José da Costa Diogo, datado de 23 de janeiro de 1735, pelo rio Tocantins abaixo até a Cidade do Pará no ano de 1734. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 1, D. 12.**

³⁶ *Idem.*

em pó, assim como dos conflitos existentes nos povoados do norte³⁷. Uma reclamação que o Conde de Sarzedas fez chegar ao reino. Segundo o governador de São Paulo;

se faz preciso q V.Mag. seja servido mandar aos mais generais do Estado do Brazil mandem fixar as dittas entradas q dos seos governos se tinham aberto ou pertendão abrir p^a as minas dos guayazes fazendo lhe sequestrar todo o ouro q lhe achar e as mais fazendas q levarem ou constar lhe pertença e q encorrão em todas as penas da ley q estão cominadas aos q desencaminhão os reaes quintos de V.Mag. passando as ordens necessarias aos ministros officiaes de guerra e de justiça q houver nos certoens q confinão com os dos guayazes p^a que o temor do castigo lhe atalhe a continuação de se seguirem o caminho daquellas minas donde se extrahem todo o ouro dellas e se seguirão os mais prejuízos q tenho representado a V.Mag.³⁸

Para algumas autoridades, como aponta Lima (2008, p. 58), as minas e sua exploração deveriam ficar sujeitas à jurisdição dos oficiais já estabelecidos na comarca de Goiás sob o julgo da Capitania de São Paulo, de modo que as atividades desenvolvidas no Maranhão não ficassem desamparadas. Para o autor, havia uma lógica econômica colonial, onde o norte da América Portuguesa deveria ater-se às atividades agroextrativistas. Entretanto, apesar das providencias tomadas não houve sucesso e a administração das minas tornou-se um assunto recorrente.

As numerosas picadas, como indica Alencastro (1864, p. 51), já abertas para as margens tocantinas e de seus tributários que partiam do Maranhão e Piauí, Bahia em Minas Gerais eram portas francas para a prevaricação e contrabando. Para sanar o problema ficou determinado, pela carta régia de 10 de janeiro de 1730, que houvesse apenas um caminho para o Goiás, ou seja, as picadas e a navegação fluvial seriam desaconselhadas a todos sob as penas da lei. Além disso, o governo do Maranhão não deveria adiantar nenhuma povoação nem consentir que novos caminhos fossem abertos.

Em 1736, o superintendente geral do Goiás, Gregório Dias da Silva, encaminhou ao Conselho Ultramarino uma consulta onde deu conta das medidas tomadas e apontando os meios necessários para se coibir o extravio do ouro. Em seu relato, o superintendente evidenciava o descumprimento da ordem régia por parte dos oficiais do Maranhão em oposição ao zelo do Conde de Sarzedas que aplicava medidas extremamente severas para impedir a evasão de ouro. Provavelmente isso gerou um descontentamento que faria com que a decisão final pendesse para o lado de Goiás.

³⁷ AHU- Goiás- Correspondência do Tesoureiro e Comissário da Fazenda dos Defuntos e Ausentes, Matias do Couto Reis, para o Ouvidor Geral de São Paulo, Bernardo Rodrigues do Vale, datada de 7 de março de 1731, informando sobre as dificuldades encontradas na fiscalização das minas de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 1, D. 1.**

³⁸ AHEG- CG- Códice nº 1- Carta do Governador de São Paulo, Conde de Sarzedas, para o rei, D. João V, datada de 19 de agosto de 1732, falando sobre a necessidade de aumentar a fiscalização nos caminhos para as minas.

O clima de sedição instalado, gradativamente evoluiu beirando uma revolta nas Terras Novas e São Félix, um pouco abaixo do rio da Palma próximo ao rio Paranatinga. Ao tomar ciência da chegada de oficiais enviados pelo superintendente de Goiás, o capitão-mor Madureira teria organizado uma resistência e freado os intentos de Gregório da Silva em conseguir se apossar da região.

O progresso do povoamento das margens tocantinas com a “entrada de m^{tos} povos p^a estas minas”³⁹, como destacou o capitão Lucas Monteiro Correa, diferente do que alegava maliciosamente o superintendente de Goiás não se tratava de um novo caminho e os tributos reais, como a celeuma estava baseada no prejuízo da Fazenda Real, estavam sendo coletados normalmente.

O problema, como esclareceu Lima (2008, p. 56), se complicava com o passar do tempo porque os limites interiores não eram exatos ou bem demarcados e a Coroa não conseguia resolver a questão de forma conclusiva, procrastinando com sucessivas solicitações de informações, documentos, contas e cartas a serem analisadas. Para Antônio Gilberto Costa (2007, p. 107), a necessidade de se organizar internamente a colônia era extremamente importante para a monarquia lusa, mas o foco naquele momento estava em assegurar as fronteiras exteriores e, deste modo, a questão interna ficava sem atenção.

As referidas minas de São Félix, segundo o capitão Correa, estavam situadas no coração dos currais das Terras Novas sendo ocupadas por mais de uma centena de fazendas. A partir delas, enquanto buscavam novos sítios para o gado, encontraram o grupo de Carlos Marinho de Oliveira. Dada a proximidade das povoações, o capitão-mor Madureira junto com o vigário tomaram posse de São Félix arrematando os tributos para a cidade de São Luís.

A prosperidade de São Félix e Terras Novas acabou chamando a atenção do superintendente de Goiás que teria “emtrado na pertença de que os povoadores das taes minas e povoações se lhes sugeytem e obedesam”. No entanto, diante da resistência encontrada, encaminhou “hum appotentado com ordem do ditto superintendente tomar a força de armas posse daq^{las} novas minas.

Na missiva para o governador José da Serra, o capitão-mor expôs a frágil situação em que se encontravam na região. Segundo Manuel da Costa Madureira;

O contratador daquela Capp^{nia} [de São Paulo] mandou acentar aqui contages, que são os dir^{tos} das entradas; por hu Dom^{os} Corzo, que o M^c de Campo teve prezo the a m^a chegada, por lhe eu ter intimado a regência das Minas da p^{te} de V.Ex^a. e nas condissões

³⁹ AHU- Pará- Carta do capitão Lucas Monteiro Correa para o Conselho Ultramarino, datada de 11 de setembro de 1736, sobre o povoamento das minas de São Félix e Terras Novas do Tocantins na capitania do Pará. AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.

que apresentou lhe não achamos fundam^{tos} como V.Ex^a. verá do treslado dellas e também os desp^{os} que lhe dey pois não ignoro que pertencendo isto ao domínio de V.Ex^a. hé muy injusta a sua pertença, pois pro serem as prerrogativas de V.Ex^a. mais avantejadas por ser isto Est^o e da Capp^{nia} além da posse em V.Ex^a. esta dir^{tos} nossos meyo debayxo da q^{al} se hão de estabelecer quintos, contages, dízimos e tudo o mais que a este resp^{io} e nessas vertentes não tem eles mais domínios digo dir^{tos} que de prim^{os} ocupadores de suas cabeceiras e Mag^{dc} do g^{dc} olhar p^a o Mappa e p^a a rasão, entendo que mandará por aquellas minas, que estão possuindo debayxo desta mesma portecção p^a cujas consiquencias deve V.Ex^a. olhar m^{to} tanto p^{lo} que tem revoltado, como p^{lo} que poderá hir revoltar do que as invejas intereceyras dos moradores daquelle Continente querem senhorear athé a mesma barra que estes Tocantis faz nesse Gram Pará se nós lhe não atalhacemos o passo ainda querem fazer pouco cazo dos Off^{cs} que V.Ex^a cá tem.⁴⁰

A situação, como podemos depreender da fala do militar, estava se deteriorando rapidamente na região em foco, não apenas entre os funcionários enviados de ambos os governos, mas com as ações de determinados grupos que viam no conflito uma oportunidade de auferir algum proveito.

Um grupo liderado por um mineiro chamado Francisco Correia de Brito começou a insuflar a população contra as autoridades nomeadas pelo governo do Maranhão, alegando que estas não teriam jurisdição de fato na localidade. Dessa maneira, causando descontentamento entre alguns que passaram a acreditar que o capitão-mor e seus camaradas estariam se apropriando dos tributos cobrados. Segundo Brito;

o capitão-mor das Terras Novas os persuadiu a que dessem o dito descobrimento [de São Félix] p^a o Gram Pará e que em nome do Gov^{dor} lhes prometia três annos livres, sem que pagassem quintos reaes nem dividas no dito tempo, como hera o de que os ditos caresiam foi fácil aseitarem e darem obediência ao dito capitão-mor das Terras Novas M^{el} da Costa Madureira e Silva seu regente dellas. E por este respeito dos três annos livres se acha m^{to} povo no continente e os mais delle são homens criminosos, e endividados, e muitos de crimes de morte.⁴¹

Ao enfatizar as possíveis irregularidades na tomada de posse da região pelas autoridades do governo do Maranhão e Grão-Pará, assim como, na desqualificação desses oficiais afirmando que estes teriam agido contra os interesses da Coroa e em prejuízo da Fazenda Real, o mineiro Francisco Brito endossava as alegações do superintendente das minas junto ao Conselho Ultramarino e contribuía para uma decisão favorável a Goiás.

⁴⁰ AHU- Pará- Carta do Capitão-Mor, Manuel da Costa Madureira, para o Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, José Serra, datada de 10 de maio de 1736, relatando a respeito do avanço do interesse da Capitania de São Paulo sobre as minas de São Félix e Terras Novas do Tocantins na capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.**

⁴¹ AHU- Pará- Carta do mineiro Francisco Correia de Brito, para o rei D. João V, datada de 20 de setembro de 1736, solicitando reaver seus bens e liberdade que haviam sido tomados nas Terras Novas do Tocantins e São Félix na capitania do Pará, por defender que o governo daquelas terras fosse passado para a comarca de Goiás. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.**

Este episódio, bem como seus desdobramentos, foi determinante para a redefinição das jurisdições na região e para a decisão de bloqueio da navegação fluvial em alguns rios amazônicos. Em seu parecer, o Conselho Ultramarino, determinou que, a bem do serviço e da Fazenda Real, a decisão de 1732 para que a população se engajasse no cultivo dos gêneros do sertão fosse priorizada e que o Estado do Maranhão não deveria se envolver em assuntos de mineração.

Embora as minas estivessem em território do Grão-Pará, a recomendação do reino aos governadores do Maranhão foi de que “não será conveniente multiplicar no mesmo Continente de estes novos descobrimentos de minas mais off^{es} da arrecadação da Faz Real nem just^{as} ordinárias ficando nas mesmas minas huas pertencendo a jurisdição dos Goyaz”⁴².

Considerando haver funcionários aptos para a cobrança dos tributos das minas goianas estabelecidos há pouca distância dos novos descobertos, para evitar novos embaraços na arrecadação e assegurar a boa administração ficou decidido que seria implementado um compartilhamento de funções com o Maranhão cobrando os dízimos enquanto que o Goiás arrecadaria os quintos até que “a vista dos mapas geraes que tem mandado fazer de todo o Brazil não ditrimina os limites q a cada hum dos seos governos deve pertencer”⁴³.

Ainda em 1737, outro episódio chegou ao conhecimento do reino envolvendo o superintendente Gregório Silva e os mineiros Carlos Marinho e Antônio Carlos Pinto, desta vez nos arredores do ribeirão de São José. A autoridade do Goiás adiantando-se em estabelecer a arrecadação dos quintos teria sido rechaçada pelos mineiros o que, por sua vez, resultou na decisão do próprio governador de São Paulo, Conde de Sarzedas, munido de infantaria e uma companhia de cavalos ir ao encontro do distrito.

e depois de outros procedimentos, mandou o Governador de São Paulo prender ao superintendente Antonio Carlos Pinto que pondose em defesa dentro da caza em que estava foi morto com hu tiro, depois de haver elle com os q o acompanhavão morto ao coronel José Correa Barboza e a hu Francisco Gonçalves; Carlos Marinho que era o guarda-mor me consta que fugio com os escravos que tinha ficando aquelle districto administrado pello governo de São Paulo e ao ditto a aquellas jurisdição⁴⁴

O governador João de Abreu de Castelo Branco, ao reportar o incidente, aparentemente não estava disposto a reacender o debate sobre os direitos de arrecadação, inclusive ressaltou

⁴² AHU- Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei D. João V, datada de 22 de março de 1737, sobre o estado povoamento das minas de São Félix e Terras Novas do Tocantins descobertos nos sertões da capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.**

⁴³ *Idem.*

⁴⁴ AHU- Pará- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 20 de outubro de 1737, em resposta as instruções dadas sobre a questão da mineração junto ao rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1891.**

que as ordens de bloqueio da navegação no rio Tocantins e demais determinações do Conselho Ultramarino estavam sendo executadas pontualmente. Entretanto;

Das pessoas que temerariamente intentaram descer pello rio abaixo se tem perdido a mayor parte e so escaparão três homens q achei nesta Cidade, os quaes me assegurarão que a quinze dias de viagem do Pará acharão nas bocas dos rios ouro q promete abundantes minas pelas confrontações de ribeiras e montes que observarão e aonde não podem entrar por temor do gentio q por toda a parte encontravão nas margens do rio. Isto se me fas provável pella propriedade com que estes homens fallão pella experiencia que mostrão ter de minas e pella forma cerradas das despozições com q se tem frustrado todas as deligencias comq por este governo se tem investigado em differentes occaziõens o descobrimento dellas.⁴⁵

Desta forma, o governador pondera que a exploração de minas poderia resultar em maior opulência e tornar o norte da América portuguesa na mais poderosa e rica de todas as conquistas. Segundo João de Abreu;

Havendo minas de ouro accoderia gente de toas as partez especialm^{te} das Ilhas adjacentes ao Reino, e adquirindo algum cabedal pederião terras de sesmarias e terião meios p^a as cultivar e se poderião estabelecer collonias e guarniçoens nas partes necessárias q poderião em mayor abundancia aproveitar os gêneros dos certoens evitando se assim a dissolução dos Indios destas aldeias marítimas q são forçados a fazer cada anno huma viagem de sette ou outo mezes de demora a buscar os mesmos gêneros em canoas pellos Rios das Amazonas.⁴⁶

Ao informar sobre a questão mais recente ocorrida, provavelmente, o governador esperava reverter a decisão anterior do Conselho Ultramarino e para demonstrar que estava seguindo as determinações régias. O bando que lançara na capitania do Grão-Pará informou a população a respeito da decisão de se não explorar as minas. Entretanto, ele não era válido para a capitania do Maranhão, pois;

não havendo daquella parte outro caminho para as de São Félix do Rio Tocantins, se não pellos sertoes do Piauhy e Parnaguá com mais de dous mezes de viagem, não entendi ser da Real intenção de V.Mag^{de} prohibir a sahida dos gados que se tirão daquelles sertoes para todas as minas que lhe convem. E especialmente porque devendo cobrar pella Provedoria do Maranhão os dízimos do Parnaguá hé preciso que haja caminho para as fazendas pouco distantes das minas de São Félix.⁴⁷

Contudo, a resposta do Reino foi categórica de que o governo do Maranhão não deveria inovar, reiterando que as minas eram da jurisdição dos ministros já estabelecidos nos Goyazes. Logo, todos os caminhos, inclusive os fluviais, deveriam ser bloqueados. Para Dalísia Elizabeth

⁴⁵ *Idem.*

⁴⁶ AHU- Pará- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 6 de novembro de 1737, sobre a situação recente que ocorreu no ribeirão de São José junto ao Rio Tocantins na capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1912.**

⁴⁷ AHU- Pará- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 25 de outubro de 1737, sobre o bando que lançou com o objetivo de impedir o abandono dos cultivos e coleta dos gêneros do sertão na capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1897.**

Doles (1973, p. 30), ao proibir a navegação no rio Tocantins, a Coroa truncou as relações no Centro-Norte e selou o destino da região ao isolamento, decadência e morte de várias povoações localizadas nas margens daqueles rios.

Apesar de ser uma medida para evitar os descaminhos do ouro, segundo Doles (1973), as rotas internas do contrabando estiveram voltadas, principalmente, para Pernambuco, pelo Duro, São Domingos, Taguatinga e para a Bahia pelo caminho dos currais de São Francisco com pouca fluidez para o norte, pois, como recorda a autora, os obstáculos naturais do rio e os diversos grupos indígenas hostis dificultavam a evasão por ali.

Conquanto, do porto paraense partiu algum ouro em pó ou em barra sem qualquer embargo. Considerando este fato, o Conselho Ultramarino emitiu um parecer onde;

Se pode ordenar ao Gov do Estado do Maranhão q elle na conformidade e do q dispõem a mesma ley [de 28 de fevereiro de 1736], remeta a Secret de Estado os Registros de todo o ouro que trouxerem os navios para navegarem em direytura para o Porto e Vianna e igualm^{te} tragão os mesmos navios a copea autentica do dito registro q apresentarão logo q chegarem ao Chanceller da Rellação e Juiz da Alfandega de Vianna p^a poderem por em arrecadação o dito ouro e o remeterem a quem pertencer.⁴⁸

Tal fato evidencia que mesmo havendo uma determinação régia, não havia um controle efetivo sobre o contrabando e descaminho de ouro em pó, tanto que os locais tentaram de todas as formas burlar a determinação de bloqueio a navegação do rio Tocantins. Não apenas pela possibilidade de auferir algum ouro, mas pelos muitos outros recursos que existiam ao longo daquelas margens à espera de serem encontrados por aventureiros audaciosos dispostos a encararem os perigos da região.

1.3- A promessa de utilidades as mais avultadas com a reabertura da navegação no rio Tocantins.

Apesar do bloqueio régio e de algumas solicitações para sua revogação, apenas em 1779, o senado da câmara da vila de Cameté peticionou a rainha D. Maria I que permitisse a retomada da navegação ao longo do rio Tocantins. Segundo os suplicantes, a retomada da navegação rio acima traria benefícios variados tanto para os povos quanto para a Fazenda Real, uma vez considerados os muitos haveres comerciáveis existentes naquela região.

Convém destacar que, por aproximadamente 42 anos, o embargo às comunicações fluviais na região esteve vigorando, sendo determinado no reinado de D. João V, em atenção

⁴⁸ AHU- Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei D. João V, datado de 21 de maio de 1738, sobre o ouro em pó e em barra transportado para o reino proveniente da capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 21, D. 1964.**

aos reclamos do governo da Capitania de São Paulo, uma vez que esta se encontrava disputando, à época, com o governo do Estado do Maranhão e Grão-Pará pelo direito de administrar as minas descobertas nas proximidades da calha tocantina.

Segundo José Martins Pereira de Alencastre (1864, p. 68), a disputa pela região teria sido feroz, com os envolvidos empregando os meios necessários para assegurarem seus direitos. No entanto, ao fim a balança pendeu para o governo de São Paulo restando ao Estado Maranhão e Grão-Pará acatar, pelo menos em tese, os termos da determinação régia a respeito de não se envolver em assuntos de mineração e do cerceamento da comunicação fluvial com a região mais interior do continente.

Para Dalísia Martins Doles (1973, p. 30), a interrupção da navegação fluvial tocantina até o Grão-Pará teria truncado as relações no centro-norte, retardando o desenvolvimento das diversas povoações situadas nas margens daquele rio e sentenciando-as a decadência. No entanto, com a devida vênia, diante da ausência de recursos para assegurarem o cumprimento de tal determinação na vastidão daqueles sertões, a mesma quase que poderia ser considerada letra morta.

O recurso a ilegalidade era usual, principalmente, quando não se havia vigilância efetiva. Mas, os moradores do Grão-Pará eram bastante criativos para burlar a legislação sem incorrer em crime. Em outubro de 1738, por exemplo, uma série de testemunhos de ataques indígenas a passantes pelo rio Tocantins chegaram a junta das missões na esperança de que fosse suficiente para autorizar uma guerra justa que daria acesso a região. No entanto, em resposta ao pedido de guerra justa o rei D. João V sentenciou;

que Não está em termoz de se Reputarem com justaz, e necessarias estaz guerraz, E quanto aoz Indioz do Caminho p^a oz Tocantinz se deve ter cuidado em não adiantar az Povoaçoens p^a aquella parte p^a melhor Se obcervar a proibição daquelle caminho em que se Reputem oz mayorez inconvenientez na forma daz Repetidaz ordens.

Dessa forma, os grupos indígenas habitantes daqueles sertões conseguiram permanecer a salvo da gana dos colonos desejosos por mão de obra, porém não deixaram de ser um perigo aos passantes. Em 1762, mesmo com a circulação na região estando proibida, como esclarece Frei João de São José Queiroz (1961, p. 191), pessoas costumavam viajar pelo meio do rio para evitarem as flechas e, no período de cheia do rio, para vencerem o trecho encachoeirado.

Assim, como a proibição de se navegar pelo rio não era respeitada, a mesma premissa se aplica a questão de se não adiantar as povoações na região. Embora, de fato, não tenhamos encontrado evidência de que novas povoações tenham sido erguidas a montante da posição do

Lugar de Baião, a documentação cita a existência de moradores dispersos ao longo das margens do rio.

Essa livre iniciativa de embrenharem-se no mato, erguer um casebre rústico, manter um modo de vida simples dependente de uma canoa, uma faca, poucas roupas, alguns paneiros, anzóis e instrumentos de caça, parece ter sido um traço inato na população do Grão-Pará de um modo geral. Esse aspecto do modo de vida daquelas pessoas, em 1864, chamou a atenção do General Couto de Magalhães durante sua descida até Belém. Para ele, esses moradores do rio buscavam os ermos por amarem a independência.

Sendo, conforme disse, innato no character do paraense o desejo da independência, a consequencia natural é o isolamento para o fundo das mattas. Fogem para desertos, vão colher seringa, morão hoje aqui, amanhã acolá. São pobres, sujeitão-se á sezões, aturão todos os sofrimentos, peste, fome e guerra; mas ao menos não fazem aquillo que não desejão fazer! São livres, e com isso se contentão. (MAGALHÃES, 1864, p. 18)

Independentemente de o General retratar a realidade no avançar dos Oitocentos, ele consegue abordar aspectos do cotidiano tocantino que se faziam presentes desde fins do século anterior, a saber, as ausências e deserções. As notícias de abandono de povoações eram bastante frequentes. Em 1776, por exemplo, o diretor do lugar de Baião, Vicente Ferreira da Silva Leal, ao remeter o mapa de população, informou ao governador sobre a tendência de diminuição da localidade com alguns moradores indo para a vila de Cameté, pois, “Ninguem os pode constringer a viver ou ser morador nesta ou naquela parte”⁴⁹.

Outro episódio, em 1780, o diretor Manoel Carlos de Sá denunciou a situação de ruína da povoação. Segundo ele, a localidade de Baião estava “Cuberta de mato, az cazaz caidaz e derrotadaz”⁵⁰, com apenas 11 almas das 136 que iniciaram o lugarejo em 1769. Para o diretor o esvaziamento estaria relacionado a continuadas desordens que resultaram no retorno da população ao paganismo e uma infestação de formigas que teriam prejudicado as roças de mantimentos.

Por sua vez, o diretor João Luis Pelleja, em 1784, relatou que Baião se encontrava em estado de grande consternação dada a falta de trabalhadores, por estes terem se ausentado da povoação. Para evitar o esvaziamento, o diretor teria “posto toda a deligencia para recolher os

⁴⁹ APEP-CDG, Códice nº 305, documento nº 10. Correspondência do Diretor do Lugar de Baião, Vicente Ferreira da Silva Leal, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 8 de janeiro de 1776, informando sobre a migração do grupo de mineiros, que haviam descido o rio Tocantins, para a vila de Cameté. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0305.**

⁵⁰ APEP-CDG, Códice nº 127, documento nº 16. Carta do Diretor do Lugar de Baião, Manoel Carlos de Sá, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 8 de julho de 1780, relatando sobre a situação de desalento em que se encontrava a povoação de Baião. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0127.**

Índios e Índias q por estes destritos se achão vagamundos e ate o presente so tenho adequerido sete pessoas e fico na deligencia de ver se poço recolher mais alguns”⁵¹.

Ao observarmos os mapas de população do período entre 1776 e 1785 é possível visualizar uma leve flutuação demográfica na localidade de Baião (tabela I).

Tabela I COMPILADO DEMOGRÁFICO DE BAIÃO

Lugar de Baião			
Livres	1776	1777	1785
Meninos de até 7 anos	17	14	14
Rapazes de 7 até 15 anos	15	5	7
Homens de 15 até 60 anos	11	15	12
Homens de 60 até 90 anos	0	2	2
Homens de mais de 90 anos	0	0	0
Total	43	36	35
Meninas de até 7 anos	8	9	8
Raparigas de 7 até 14 anos	6	4	4
Mulheres de 14 até 50 anos	19	15	14
Mulheres de 50 até 90 anos	0	1	1
Mulheres de mais de 90 anos	0	0	0
Total	33	29	27
Índios			
Meninos de até 7 anos	6	7	0
Rapazes de 7 até 15 anos	6	7	10
Homens de 15 até 60 anos	15	20	8
Homens de 60 até 90 anos	3	2	15
Homens de mais de 90 anos	0	0	3
Total	30	36	36
Meninas de até 7 anos	6	15	11
Raparigas de 7 até 14 anos	4	5	4
Mulheres de 15 até 50 anos	10	20	13
Mulheres de 50 até 90 anos	2	5	4
Mulheres de mais de 90 anos	0	0	0
Total	22	45	32
Escravos			
Meninos de até 7 anos	14	18	16
Rapazes de 7 até 15 anos	3	9	2
Homens de 15 até 60 anos	91	94	88
Homens de 60 até 90 anos	0	0	1
Homens de mais de 90 anos	0	0	0
Total	108	121	107

⁵¹ APEP-CDG, Códice nº 408, documento nº 111. Missiva do Diretor do Lugar de Baião, João Luis Pelleja, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 9 de dezembro de 1784, informando sobre a situação em que se encontrava a localidade de Baião. BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408.

Meninas de até 7 anos	13	15	12
Raparigas de 7 até 14 anos	3	4	4
Mulheres de 15 até 50 anos	39	38	32
Mulheres de 50 até 90 anos	0	0	1
Mulheres de mais de 90 anos	0	0	0
Total	55	57	49
De Pessoas	291	324	286
De Livres	76	65	62
De Índios	52	81	68
De Escravos	163	178	156
De Fogos	32	39	33

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino- Pará-Avulsos⁵²

Conforme a tabela acima, podemos observar uma tendência geral de diminuição da população desta localidade, apesar de um pequeno aumento em 1777, que elevou o número de indivíduos de 291 para 324. Entretanto, este aumento estava associado ao número de escravos e indígenas, especificamente, no número de mulheres indígenas.

Segundo os dados compilados podemos perceber que a população de Baião era jovem, majoritariamente masculina e escrava. A parcela da população considerada livre, tanto masculina quanto feminina, estava em franca diminuição. Uma explicação para tal fato poderia ser a migração em razão das desordens que o diretor Manoel de Sá citou.

Considerando que povoação contava com mais de uma centena de escravos e quase outra de indígenas, a alegação feita por João Luis Pelleja de que havia falta de trabalhadores causa estranhamento. A localidade, segundo João Vasco Manuel de Braum (1873, p. 273), distava a “trinta léguas acima da barra do rio Tocantins”, onde supostamente a atividade extrativista seria predominante e sendo assim uma grande escravatura não se faria tão essencial, pois, o saber venatório seria o diferencial que favoreceria aos indígenas. Mas não é o caso, diante disto podemos considerar que Baião possuísse uma agricultura próspera que demandasse uma ampla escravaria enquanto os indígenas seriam alocados em atividades extrativas. No entanto, contrastaria com a tendência de esvaziamento.

Em 1784, o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira esteve em Baião. Durante o trajeto ele observou e fez ponderações a respeito do que presenciou, “as ilhas adejacantes estão infinitos cacoas”⁵³, assim como percebeu que as terras eram pouco aproveitadas para

⁵² Compilado de dados demográficos feitos a partir de mapas de população de 1 de janeiro de 1776 (AHU_ACL_CU_013, Cx 74, D.6256), 1 de janeiro de 1777 (AHU_ACL_CU_013, Cx 76, D.6368), e 22 de janeiro de 1785 (AHU_ACL_CU_013, Cx 94, D.7509).

⁵³ AHU-Pará- Ofício do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira para o Secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de fevereiro de 1784, relatando suas observações sobre a região em visita. AHU_ACL_CU_013, Cx. 92, D. 7396.

diversificar as culturas. Ao desembarcar na localidade chamou-lhe a atenção o cultivo de tabaco e os muitos pés de anil bravo. Sobre estes o naturalista ponderou;

o anil em todas estas terras é tão trivial como em Portugal a malva, ainda esta não foi a circunstância mais notável: viu que o anil bravo e espontaneamente nascido nas terras incultas, montava-se raridade, a altura de cinco até seis pés de altura e mais. Viu e soube que, tendo-o nas suas fazendas, alguns proprietários compravam o anil que precisavam, da mesma forma que o compramos em Portugal, aonde o não há nativo. (FERREIRA *apud* FERRÃO & SOARES, 2007)

A fala de Alexandre Rodrigues Ferreira sugere que a atividade agrícola em Baião era precária mesmo sendo conhecida, como cita D. Francisco de Sousa Coutinho, a “fertilidade das terras vizinhas a essa povoação, ou seja, nas Ilhas, ou nas margens dos Rios e Igarapés”⁵⁴. Contudo, tal assertiva revela-se um pouco equivocada funcionando apenas como um complemento a narrativa de ruína noticiada pelos diretores.

Convém ressaltar que o sistema produtivo vigente no final do século XVIII é o mesmo desde o advento do Diretório. Isto é, como explica José Alves de Souza Junior (2012, p. 90), desde que se implementou o projeto de regeneração portuguesa, o qual estaria assentado na ideia de incremento das atividades econômicas. No Norte da Colônia, em particular, o projeto fundamentou-se no fomento a atividade agrícola associado a implementação do trabalho assalariado dos indígenas e a racionalização das atividades extrativistas como maneira de aproveitar melhor as potencialidades econômicas da região.

O caso do Lugar de Baião é bastante ilustrativo do sistema agrário tocantino, pois, nesta localidade, segundo Ângelo-Menezes (1999, p. 238), o projeto agrário português torna-se perceptível através da agricultura mercantil priorizada pelos colonos. Em 1774, por exemplo, Antônio de Sousa de Azevedo adquiriu uma propriedade na região a fim de edificar um engenho. Este morador, em particular, pretendia aproveitar a fertilidade das várzeas para desenvolver o cultivo de cana de açúcar e arrozais⁵⁵, elementos que não eram tradicionais da alimentação da população⁵⁶.

⁵⁴ APEP-CGD, Códice nº 466, documento nº 163. Correspondência do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, D. Francisco de Sousa Coutinho, para o Diretor do Lugar de Baião, datada de 14 de janeiro de 1794, determinando medidas visando o aumento da produtividade naquele local. **BRPAAPEP.SC.CGD.CO0466.**

⁵⁵ AHU-Pará- Requerimento de Antonio de Sousa de Azevedo, morador no sítio de Rio Tocantins, abaixo do lugar de Baião, para o rei D. José I, datado de 29 de janeiro de 1774, solicitando a confirmação da carta de data e sesmaria das terras devolutas localizadas numa ilha próxima, para o cultivo de canaviais e arrozais. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 72, D. 6096.**

⁵⁶ No vale amazônico de uma maneira geral, como ressalta Angelo-Menezes (1999, p. 244), a alimentação era baseada na mandioca, um traço cultural herdado. Seu consumo era em forma de farinha d'água ou seca complementada com peixes frescos e salgados, caças e frutos. Nos espaços mais urbanizados, a farinha de mandioca era misturada ao feijão, carnes e aos alimentos que compõem a alimentação dessas populações.

Os colonos, como Antônio de Azevedo, eram motivados a produzir de forma a atender a demanda do mercado metropolitano em detrimento do consumo interno. Segundo Ângelo-Menezes (1999, p. 255), nem mesmo quando os colonos possuíam escravatura procuravam desenvolver roças de mantimentos. Por esta razão, no período entre 1774 e 1795, de acordo com a autora, havia em Baião um cultivo de café de até 15 mil pés ao passo de que suas roças do comum sempre possuíam uma baixa produtividade.

Essas distorções representavam uma pressão sobre as estruturas produtivas que aumentava consideravelmente com o passar do tempo. Poder-se-ia justificar a baixa produtividade das roças do comum, como esclarece Ângelo-Menezes (2000, p. 104), através das condições edafoclimáticas próprias da região onde Baião estava localizada, as quais poderiam afetar produtividade de ano a ano, forçando dessa forma um pedido de auxílio a vila de Cametá.

Entretanto, como ressalta Ângelo-Menezes (2000, p. 106), é preciso considerar a inabilidade dos agentes burocráticos em administrar os antigos aldeamentos de forma eficiente. Estes agentes, segundo Alexandre Ferreira (2007, p. 150), de forma indiscriminada repartiam os indígenas entre os colonos que os mantinham em situação análoga à escravidão, quando não enviados aos sertões para a coleta das drogas seguidamente. A esse respeito o naturalista comentou que;

E não satisfeitos os diretores de terem enfraquecido a cultura das terras adjacentes com as expedições dos índios para os sobreditos negócios do sertão mais ordinariamente [...] que ainda eles não sabem do sucesso da primeira, já empreendem a segunda, terceira e quarta expedição; porque chegando o tempo das feitorias do óleo de cupaúba e do azeite de tartaruga, de iandiroba, da salga do peixe e das manteigas envidam o resto. Assim se passou o ano, e porque uns foram expedidos para a manufatura das manteigas, não há na povoação um gênero que cultivasse. Ora [...] máximas[...] tão alheios da cultura das terras, não são menos do verdadeiro espírito do comércio, o qual[...] se aumentar, oferecer, diz o Diretório, deve fundar-se nestes[...] (FERREIRA *apud* FERRÃO & SOARES, 2007, p. 156).

A sobrecarga de atividades impedia que houvesse a ampliação das roças do comum e conseqüentemente ocasionava episódios de fome entre a população e desencadeou o esvaziamento dos lugares de índio por todo o Grão-Pará. Objetivando sanar o problema e assegurar o cultivo de mantimentos, de acordo com Angelo-Menezes (2000, p. 109), foram implantados dois calendários agrícolas e os diretores foram orientados a redistribuir a mão de obra indígena entre as atividades extrativistas e o cultivo agrícola. Sobre isso, em 1794, D. Francisco de Sousa Coutinho escreveu ao diretor de Baião;

Em razão do número de Índios dessa Povoação adquirir produtos mais consideráveis do que meramente aquelles das Rossas e da canoa do commercio, vou determinar a

Vm^c que em pequenas canoas, ou sejam do commum ou mesmo de Particulares que se tomem frette pelas referidas paragens, e tenha nelas efetivo o possível e menor numero de Indios a ajuntar-se o cacau, salça, cravo, estopa, óleo seja de cupaúba, andiroba ou de carrapato como a situação e o terreno permitir.⁵⁷

Apesar da determinação de Coutinho, as atividades do sertão continuaram a ser privilegiadas, assim como a requisição de trabalhadores para os serviços reais, o que resultou em desfalque de mão de obra e piora da subsistência das povoações. A pressão cada vez maior sobre a produção de alimentos impulsionou cada vez mais as fugas de índios, mulatos e escravos, tal como podemos observar no lugar de Baião pela tendência de diminuição apontada nos mapas de população.

O lugar de Azevedo, uma povoação a jusante da vila de Cameté, também apresentou uma leve diminuição de população no mesmo período e assim como Baião encontrava-se em dificuldades. Em 1784, o vigário Manoel Teixeira escreveu ao governador Martinho de Souza e Albuquerque relatando a situação em particular da igreja da povoação que estava em ruínas refletindo a própria decadência do lugar.⁵⁸

A situação de decadência já vinha sendo sentida de anos anteriores e, em 1783, o diretor Manoel Carlos de Sá informou ao governador José de Nápoles Tello de Menezes sobre a condição da povoação. Para ele, a localidade estava “izaurida de cazas, de Rossas e de gente, a rossa do cumu he o mesmo q nada e esta por plantar, eu não posso ver estas couzas [...], eu sou filho de lavrador e lhe aplicarei todo bem da m^a astucia liberal e dezentereçada”⁵⁹.

Relato similar foi do capitão de infantaria franca, Francisco da Fonseca Pereira, que em razão de ser a povoação de Azevedo “tão destituída”, em 1780, solicitou a baixa do cargo de Diretor, bem como, a transferência para o posto de Ajudante de cavalaria auxiliar e diretor de alguma povoação no entorno de Anajás, na Ilha de Joanes, onde poderia “formalizar uma fazenda de gado vacuum”⁶⁰.

⁵⁷ Idem. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0466**.

⁵⁸ APEP-CDG, Códice n° 408, documento n° 78. Correspondência do vigário do Lugar de Azevedo, Manoel Teixeira, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 1 de agosto de 1784, relatando a situação da povoação e pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408**.

⁵⁹ APEP-CDG, Códice n° 389, documento n° 44. Correspondência do Diretor do Lugar de Azevedo, Manoel Carlos de Sá, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 12 de janeiro de 1783, expondo a situação em que se encontrava a localidade. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0389**.

⁶⁰ APEP-CDG, Códice n° 353, documento s/n. Carta do Diretor do Lugar de Azevedo, Francisco da Fonseca Pereira, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 1780, expondo a situação em que se encontrava a localidade e solicitando a transferência para a Ilha de Joanes. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0353**.

Os diferentes testemunhos convergem para um cenário de precarização da localidade de Azevedo. Contudo, os dados dos mapas de população não parecem demonstrar uma povoação arruinada (tabela II).

Tabela II DADOS DEMOGRÁFICOS DE LOCALIDADES DO BAIXO TOCANTINS

Dados Demográficos de Povoações no Baixo Tocantins									
	Lugar de Azevedo			Santa Anna de Igarapé-Miri			Vila de Cametá		
Livres	1776	1777	1785	1776	1777	1785	1776	1777	1785
Meninos de até 7 anos	8	10	10	97	91	92	446	429	442
Rapazes de 7 até 15 anos	2	4	6	54	61	79	168	158	300
Homens de 15 até 60 anos	12	15	19	113	111	111	712	702	653
Homens de 60 até 90 anos	1	1	2	16	20	36	85	85	206
Homens de mais de 90 anos	0	0	0	1	1	0	3	2	1
Total	23	30	37	281	284	318	1414	1376	1602
Meninas de até 7 anos	11	13	14	73	81	94	432	430	437
Raparigas de 7 até 14 anos	4	3	3	43	49	61	231	233	280
Mulheres de 14 até 50 anos	11	14	22	127	129	129	783	778	848
Mulheres de 50 até 90 anos	2	1	0	32	34	36	112	110	178
Mulheres de mais de 90 anos	0	0	0	0	0	0	3	1	0
Total	28	31	39	275	293	320	1561	1552	1743
Índios									
Meninos de até 7 anos	63	61	45						
Rapazes de 7 até 15 anos	28	35	17						
Homens de 15 até 60 anos	88	95	97						
Homens de 60 até 90 anos	19	17	61						
Homens de mais de 90 anos	0	1	0						
Total	198	209	220						
Meninas de até 7 anos	42	61	40						
Raparigas de 7 até 14 anos	20	19	23						
Mulheres de 14 até 50 anos	92	99	102						
Mulheres de 50 até 90 anos	16	16	4						

Mulheres de mais de 90 anos	0	0	0						
Total	170	195	169						
Escravos									
Meninos de até 7 anos	1	1	0	27	29	25	129	119	128
Rapazes de 7 até 15 anos	0	0	0	40	42	50	101	96	116
Homens de 15 até 60 anos	2	5	2	118	117	121	426	411	500
Homens de 60 até 90 anos	0	0	0	5	4	18	12	13	40
Homens de mais de 90 anos	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Total	3	6	2	191	192	214	577	639	784
Meninas de até 7 anos	0	1	0	28	30	36	128	124	140
Raparigas de 7 até 14 anos	0	1	0	23	22	17	74	76	90
Mulheres de 14 até 50 anos	1	4	3	76	72	78	313	303	338
Mulheres de 50 até 90 anos	1	1	0	12	13	30	48	49	70
Mulheres de mais de 90 anos	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Total	2	7	3	140	137	161	563	553	639
De Pessoas	424	478	470	887	906	1013	4115	4120	4768
De Livres	51	61	76	556	577	638	2975	2928	3345
De Índios	368	404	389						
De Escravos	5	13	5	331	329	375	1140	1192	1423
De Fogos	94	115	142	58	58	72	588	595	719

Arquivo Histórico Ultramarino- Pará-Avulsos⁶¹

Nestes nove anos observados a localidade de Azevedo apresentou, em termos gerais, uma certa estabilidade com um número considerado de indígenas. Nesse sentido, a produção agrícola local não deveria ter carência de trabalhadores. Contudo, o que se demonstra na documentação consultada é a experiência agrícola na povoação de Azevedo sendo mantida com alguma dificuldade. Por exemplo, em 1784, Maurício José de Sousa, relatou ao governador que;

Estou lá colhendo Arroz dos dose alq^{es} que plantei com unicam^{te} sette Indios dezempedidos e que alguns moradores da V^a de Camettá, me tem dito se achão com portarias de V.Ex^a p^a se mandarem Indios deste lugar p^a os serviços das suas rossas; porque estas não perdem no tempo presente mais mês, menos mês o ditto desmanche e o arroz o apanhar algumas aguadas sem duvida se perderá o empenho a VEX^a como se determina o q devo obrar⁶².

⁶¹ Compilado de dados demográficos feitos a partir de mapas de população de 1 de janeiro de 1776 (AHU_ACL_CU_013, Cx 74, D.6256), 1 de janeiro de 1777 (AHU_ACL_CU_013, Cx 76, D.6368), e 22 de janeiro de 1785 (AHU_ACL_CU_013, Cx 94, D.7509).

⁶² APEP-CDG, Códice nº 408, documento nº 72. Carta do morador do Lugar de Azevedo, Maurício José de Sousa, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque,

A vila de Cameté, mesmo possuindo uma grande quantidade de escravatura, acabava absorvendo uma parcela considerável dos indígenas do lugar de Azevedo. A produção das propriedades sesmarias era praticamente voltada para a exportação, e seus cultivos principais eram cacau, café, algodão, arroz, tabaco e farinha, havia também uma produção considerável de tapioca, azeite, açúcar e/ou aguardente⁶³. Dessa forma, podemos acreditar que a integralidade da escravatura era direcionada para esses cultivos enquanto os trabalhadores indígenas seriam alocados para as roças do comum e demais atividades que careciam de seus conhecimentos específicos.

Segundo Ângelo-Menezes (2000, p. 113), as roças do comum da vila de Cameté possuíam uma produção mensal de aproximadamente 800 alqueires de farinha. Isso permitia que destinasse uma parcela para as expedições de coleta e suprisse o déficit de povoações que por algum motivo não conseguissem manter a própria subsistência. No entanto, ao mesmo tempo em que centralização do abastecimento em Cameté tinha esse aspecto positivo qualquer intempérie que afetasse a produtividade das suas roças do comum refletia negativamente nas localidades dependentes.

As propriedades sesmarias, como dito anteriormente, não se destinavam a produção de mantimentos. Tomando, por exemplo, a propriedade de José Esteves da Ponte observamos que ela se dividia em dois sítios com grandes extensões de várzeas cultivadas com cacauais e cafezais tratados pelos servos que possuía⁶⁴.

O cacau, como esclarece Ângelo-Menezes (1999, p. 247), dominava os sistemas de produção de Cameté, sendo encontrado em grande parte das propriedades, e a esse produto se devia o aumento da população escrava. Interessante frisar que no mesmo período houve, de certo modo, uma expansão do cultivo de café atingindo aproximadamente 10 mil pés.

Ainda que houvesse um número considerável de escravos e de indígenas cedidos por portarias para prestarem serviços aos moradores, a falta de trabalhadores era assunto de recorrentes reclamações de moradores. Segundo João da Mota de Siqueira, pela “m^{ta} pobreza

datada de 15 de julho de 1784, relatando a falta de trabalhadores para a colheita de arroz e pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408.**

⁶³ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, 8º Conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha e Brito, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 12 de abril de 1804, remetendo informações sobre a população, culturas e comércio da Vila de Cameté. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 129, D. 9911.**

⁶⁴ AHU-Pará- Requerimento de José Esteves da Ponte, morador no distrito de Cameté, para a rainha D. Maria I, datado de 27 de janeiro de 1791, solicitando a confirmação da carta de data e sesmaria das terras que ocupava junto ao rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8009.**

emq vivo com minha molher e dés filhoz [...] nada me resta”⁶⁵, e por esta razão solicitava ao governador que ordenasse que lhe concedessem um escravo auxiliar ou algum índio para trabalhar nas suas lavouras.

Da mesma forma, Feliciano José de Weindoltz, por não possuir trabalhadores para suas lavouras, pedia escusas ao governador por não poder abandonar sua família. Segundo o lavrador;

Sendome por Vm^{cs} emtimadaz as ordens do Ill^{mo} Ex^{mo} Sn^r General do Estado para a ereção de hum hospital e forte sou a responder que a pobreza em q m vejo me faz recoar com os dezejós que me acompanhão tanto p^a heça obra tão pia. Como p^a otra tão nesaria e perciza, pore. Como já disse que por não ter escravos e nem auxilio algum com que possa aomentar as minhaz lavoras me vejo sem meioz de poder contribuir [...] apezar de deixar filhoz de que me vejo cercado e huma molher sega⁶⁶.

A falta de trabalhadores e, principalmente, de indígenas era um problema grave por todo o Grão-Pará. Na tabela compilada a partir dos mapas de população entre 1776 e 1785, por exemplo, não encontramos referência a população indígena nas localidades de Cametá e de Igarapé-Miri, o que talvez tenha sido fruto de uma descaracterização censitária proposital para reforçar a narrativa de que novos descimentos se faziam necessários para sanar a demanda por trabalhadores indígenas.

O argumento sobre o problema da falta de trabalhadores indígenas nas povoações do Grão-Pará foi apresentado em 1739, pelo governador João de Abreu de Castelo Branco, quando reforçou junto ao rei D. João V sobre as vantagens que poderiam ser auferidas com o estabelecimento de uma comunicação comercial com a região de mineração através do rio Tocantins. Segundo ele, “não há Índios que bastem a proporção dos moradores e quando isto succedia em tempo que havia menos moradores”⁶⁷.

Nesse sentido, a reabertura da navegação através do rio Tocantins possibilitaria que as populações indígenas existentes na região pudessem ser arregimentadas para atender as necessidades de mão de obra, pois, aos olhos de João de Abreu de Castelo Branco,

⁶⁵ APEP-CDG, Códice nº 550, documento nº 35. Carta do morador, João da Motta de Siqueira, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 15 de julho de 1784, relatando a falta de trabalhadores pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0550.**

⁶⁶ APEP-CDG, Códice nº 550, documento nº 15. Carta do morador, Feliciano José de Weindoltz, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, sem data, relatando a falta de trabalhadores pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0550.**

⁶⁷ AHU-Pará- Correspondência do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 12 de outubro de 1739, apresentando as vantagens que o estabelecimento da comunicação comercial a partir da Cidade e capitania do Grão-Pará com as minas de ouro descobertas ao longo do rio Tocantins poderia resultar para o benefício da Coroa. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 22, D. 2101.**

seria grande utilidade que os que andão vagando pelas distancias enormes destas capitancias [do Grão-Pará e Goiás] tivessem sahida em que se aproveitassem; pois que os que tem a sua Rossa e o seu cacoal não somente não largaria para ir as Minnas, mas terião meyo para atrahir mais ouro que os outros fossem adquirir nelas e aumentarião a dita cultura⁶⁸.

Para autoridades e colonos, conforme esclarece Marley Antonia Silva da Silva (2020, p. 48), os trabalhadores indígenas eram indispensáveis. Dessa forma, diante de uma necessidade permanente de braços para os serviços reais e demais atividades econômicas da capitania, os oficiais de Cameté baseavam-se nesta questão para reforçar sua petição pela reabertura da navegação através do rio Tocantins, pois;

Nos dois continentes que de huma e outra parte formão as margens do dito Rio Tucantinz ha inumeráveis Naçoens de Indios que pella sua multidão são bastantes não só para fundar novas colonias em as mesmas margens do referido Rio senão ainda para Povoar as que já fundadas em outros Rios que se acharem decadentes e destituídas de seus habitantes.⁶⁹

O discurso de uma alegada e duradoura miséria, apesar de um fluxo crescente nas exportações para o reino, estaria firmemente alicerçado na dificuldade de obtenção de mão de obra pelos moradores. Segundo José Alves de Souza Junior (2012, p. 95), o problema agravou-se com o passar do tempo devido a propensão dos indígenas de se espalharem pelos sertões ou concentrarem-se em mocambos.

A possibilidade de novos descimentos de indígenas era vista como uma forma de sanar o problema. Contudo, o problema da evasão de trabalhadores era muito mais complexo. Em 1780, por exemplo, o diretor do Lugar de Azevedo relatou que Sebastião de Freitas, um jovem indígena, se ausentou da canoa de fretes, onde estava atuando há algum tempo, após ser nomeado para a tropa régia⁷⁰.

Segundo Adilson Brito (2015, p. 137), a aparente repulsa que os indígenas da região do baixo Tocantins tinham em relação ao trabalho nos órgãos estatais, como a real fábrica de pólvora ou a de madeiras, e no serviço militar não era propriamente uma novidade para as autoridades responsáveis por recrutá-los. O autor recorda que um episódio em que foram presos quatorze soldados desertores indígenas em várias canoas que se deslocavam também pelos povoados vizinhos de Porto de Mós, Melgaço, Portel e Barcarena.

⁶⁸ Idem.

⁶⁹ AHU-Pará- Carta dos oficiais da Câmara do Senado da Vila Viçosa de Santa Cruz de Cameté para a rainha D. Maria I, datada de 24 de novembro de 1779, solicitado a extensão de alguns privilégios e a reabertura da navegação através do rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6877.**

⁷⁰ APEP-CDG, Códice nº 353, documento nº 44. Carta do Diretor do Lugar de Azevedo para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 8 de agosto de 1780, relatando a fuga de um indígena que havia sido recrutado para o serviço em um destacamento militar. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0353.**

Em 1784, o capitão-mor de Cameté, João de Moraes Bitencourt relatou a fuga de três rapazes que haviam sido recrutados pelo cabo de esquadra Caetano Moreira. Na tentativa de captura-los o capitão-mor determinou que;

Os pais dos moços q fugirão ficão prezos p^a ver de entregarem os filhos. O cabo de Esquadra Bernardo Vieyra também fica prezo por dar fuga a hu rapaz dos recrutados, q o seu official o tinha por elle mand^o recolher a cad^a. Estas e outras desordens me fazem não por na prez^{ca} de V. Ex ops 26 homes⁷¹.

Comumente os que fugiam buscavam asilo na segurança dos matos, sítios de parentes e comunidades marginais, ou simplesmente subiam o rio. Em 1752, por exemplo, o tabelião judicial de Cameté, José de Araujo Tavares, relatou que Antonio Nunes da Silva acoitava em seu sítio no rio Cupijó alguns índios e escravos fugidos e forros⁷².

A motivação das fugas era diversa. Em 1777, quando um grupo de soldados que haviam desertado foi capturado próximo ao Lugar de Baião, eles se justificaram alegando temor da peste e planejavam se assentar com seus familiares rio acima⁷³. Tais situações, como esclarece Adilson Brito (2015, p. 138), evidenciam a dificuldade de recrutar ligeiros, as fugas em grande número ou a doença de bexigas os matava, dando a impressão de que as povoações serem lugares desertos.

O autor também destaca que a violência com que eram recrutados, além de serem forçados a abandonar outros importantes afazeres que lhes garantiriam a sobrevivência por tempo indeterminado, como a extração de gêneros da floresta e o trabalho nas canoas de comerciantes e lavradores, perfaziam o núcleo das motivações contrárias à subordinação ao serviço militar.

A falta de instrumentos capazes de cercear as fugas atuava em favor dos desertores, foragidos e outros criminosos. A evasão desses indivíduos impunha um prejuízo sobre os que dependiam de sua força de trabalho. Desse modo, a Câmara de Cameté solicitou que de alguma forma a rainha “mande fechar e impedir de tal sorte a Navegação e ingresso naquelle referido

⁷¹ APEP-CDG, Códice nº 408, documento nº 103. Carta do Capitão-mor da Vila de Cameté, João de Moraes Bitencourt, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 13 de novembro de 1784, relatando a fuga de alguns rapazes recrutados para o serviço no destacamento da Cidade. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408**.

⁷² APEP-CDG, Códice nº 72, documento nº 2. Ofício do Tabelião da Vila de Cameté, José de Araujo Tavares, para o Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 9 de julho de 1752, relatando o refúgio de foragidos em situação a montante nas margens do rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0072**.

⁷³ APEP-CDG, Códice nº 127, documento nº 129. Carta do Capitão-mor da Vila de Cameté, João de Moraes Bitencourt, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 10 de março de 1777, relatando a prisão de um grupo de soldados desertores. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0127**.

Rio, que nenhuma peça possa por elle subir sem ser Reconhecida para assim se evitar a frequente e asás prejudicial deserção de seus escravos”⁷⁴.

A região tocantina com seus afluentes, furos e igarapés, como observa José Maia Bezerra Neto (2023, p. 79), constitui-se em verdadeiros caminhos abertos aos escravos e não apenas a eles, mas a inúmeros que optavam por estas estradas fluidas se utilizando de diversas formas de embarcação, algumas pequenas, outras maiores, conforme a situação na busca por um recomeço.

Para a Câmara de Cameté a colocação de um destacamento de Tropa paga na entrada do rio Tocantins seria o suficiente para deixar a população mais sossegada quanto as fugas, deserções e de ataques indígenas que eventualmente ocorriam a moradores dispersos pela região. Assim como também funcionaria como instrumento de fiscalização para evitar descaminhos que poderiam ocorrer com a livre navegação.

A preocupação com descaminhos de quintos e outros direitos reais foi um dos argumentos utilizados para de manter a proibição de toda comunicação com a região de mineração como expresso no parecer do Conselho Ultramarino de 1732 e na carta régia de 27 de outubro de 1733. No entanto, nas últimas décadas do século XVIII, a produção aurífera de aluvião, característica do norte da capitania de Goiás, já se demonstrava bastante rarefeita, logo esse temor não faria sentido e a colocação de um destacamento na entrada do rio seria infrutífera para o que se esperava.

Os rios Tocantins e Araguaia ao longo do século XVIII se mostraram rotas de acesso ao interior do continente, sendo ocupado por habitantes oriundos dos sertões do Piauí que plantaram suas fazendas de gado em suas regiões meridionais, onde deram origem a povoações de São Félix e Natividade e estas progrediram rapidamente após a confirmação de minas nas suas proximidades.

Ainda que as minas possuíssem uma produção rarefeita e as povoações vivenciassem uma realidade de decadência, não era alheio a praça de Cameté que este contato poderia ser benéfico para todos. Segundo os oficiais de Cameté, “he esta de todas as Navegaçoens a mais abreviada para as Minas de São Felix e Natividade, facilitado por este principio o commercio será indizível o adiantamento nos povos”⁷⁵.

⁷⁴ Loc. cit. AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6877.

⁷⁵ Idem.

No distante ano de 1739, o governador João de Abreu de Castelo Branco já compreendia a conveniência de uma navegação comercial com as povoações dispersas pelas margens tocantinas e de seus afluentes. Para o governador;

O Rio dos Tocantins por onde tem decido diferentes pessoas das Minas de São Felix e Terras Novas e as que vierão deste novo descobrimento, he hum caminho aberto pela natureza, e por onde podem decer os que quizerem e intentar a subida os naturaes da terra e ainda os estranhos sem mais impedimento que as dificuldades da navegação por que ficando a boca do rio em distancia de quarenta legoas desta Cidade não podem os governadores acudir a tempo de atalhar qualquer destas desordens⁷⁶.

Nesse sentido, para se evitar desordens, extravios e contrabandos, o governador já defendia que fosse erguida uma casa forte na altura da cachoeira da Itaboca. Um ponto de difícil travessia que poderia ser facilmente fiscalizado por um destacamento, além de proporcionar auxílio aos passantes e obstaculizar eventuais ataques de indígenas.

Em outro momento, o Conselho Ultramarino, em 1752, expressou sua compreensão de que a bacia hidrográfica do Araguaia-Tocantins permitiria uma rápida comunicação da praça de Belém com as vilas dos Goiás e do Cuiabá, sendo benéfico para a Fazenda Real que arrecadaria mais tributos com a atividade comercial aquecida. Segundo o Conselho;

A prezente infelicid^e huas e outras terras pode VMag^{de} muito facil^{te} acudir so com permitir o commercio livre entre as d^{tas} minas e o Pará por que quanto a esta Cid^e e a de todo o território de seu governo com a afluência do ouro crescera lodo o numero dos moradores, lavora, meios p^a se aproveitarem as culturas, acudirão Negros da Africa e com isso poderá porse fim a escorpuloza servidão dos Indios e em consequencia nas Ald^{as} nos dízimos e nos mais Ramos da Fazenda Real crescerá brevem^{te} o seu rendimento de sorte que cubra com largueza a importância da sua folha.[...] basta ver o que era o Rio de Janeiro antes q tivesse cominação com as minas e o Est^o a que tem chegado depois disso p^a para se conhecer como se trocará em opulência toda a prezente penúria do Pará e seus contornos, se VMag lhe conceder semelhante comonicação com as minas da sua vizinhança.

Pella outra p^{te} as minas dos Goyas, Cuyabá e Matto groço sentirão igualmente o beneficio desta providencia porque os gêneros dos portos do mar e os escravos se porão naquelles certoens quaze ao mesmo preço que nas Minas g^{es} e como o ouro de acha ali em maior abundancia crescerá logo o numero de mineiros a desfrutalo e se farão os Estados de VMag mais poderosos naquela p^{te} onde confinão com os espanhoes.⁷⁷

Considerando a praticidade deste caminho aberto pela natureza, como esclareceu João de Abreu de Castelo Branco, a Coroa poderia abastecer as tropas que estivessem atuando na região com mantimentos de maneira a manter a urbanidade entre os moradores e os diversos grupos indígenas que habitavam aqueles sertões. A comunicação com o porto de Belém

⁷⁶ Loc. cit. AHU_ACL_CU_013, Cx. 22, D. 2101.

⁷⁷ AHU-Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei D. José I, datado de 7 de agosto de 1752, sobre o estabelecimento de livre comunicação comercial do Grão-Pará com as regiões auríferas de Goiás e Cuiabá através rio Tocantins. AHU_ACL_CU_013, Cx. 33, D. 3129.

permitiria que houvesse o incremento de mão de obra africana e de fazendas diversas sem os altos custos dos transportes entre os portos do Rio de Janeiro, Santos com as minas goianas.

Para o governador;

sendo certo que a cauza principal da ruyna delle he haverem entrado há bastantes annos, mais de sessenta ate oitenta mil cruzados em fazendas do que a terra pode pagar em frutos, de que rezulta precizamente ficar esta quantia em dividas que tem crescido a huma soma considerável. Com grande prejuízo dos homens de negocio de Lisboa e quebra dos seos commissários nesta praça e com inumeráveis desordens no trato civil e politico destes povos.⁷⁸

Além da questão do abastecimento das minas goianas, o comércio entre as regiões resolveria o problema da introdução de moeda, pois, os pagamentos seriam realizados com ouro em pó. A falta de moeda no Grão-Pará prejudicava grandemente a população que tem um “difficultozissimo trato comum de compras e vendas (...) que não se cobrão se não na chegada dos Navios em que ordinariamente não paga e [o povo] largão os officios”⁷⁹ e migravam para os sertões causando desordens nas povoações.

Entretanto, apesar de apontar alguns dos benefícios que poderiam advir com a reabertura do rio Tocantins, o Conselho Ultramarino alertou a Coroa e sugeriu algumas medidas para coibir possíveis descaminhos;

Porém abrindose a d^a Comonicação pelo Rio dos Tocantins, sera preciso para evitar o extravio do ouro e dos direitos das entradas que VMag. Ordene que todos os caminhos dos Goyáz p^a o Pará se venhão ajuntar na cachoeira grande da Taboca que hé a primeira sobindo pelos Tocantins, e qualquer pessoa que por outro caminho passar de hua p^a outra p^{te} seja degradada por dés annos para Angola e não so perca para a Fazenda Real toda a carregação de ouro ou gêneros e todos os escravos com que passar, mas além disso todos os outros bens que tiver.[...] desta entrada da Taboca será conveniente intimarse ao mesmo contratador actual das dittas entradas e faça por nesta hum registo com os recebedores e olheiros necessários para a cobrança dos dir^{tos} os quaes a respeito do ouro que ouver de sahir das minas terão a mesma obrigação e vegilancia⁸⁰.

Todavia, apesar da petição feita pelos oficiais da Câmara de Cameté retomar uma série de argumentos que foram elencados e apresentados em diferentes momentos ao longo do século, uma decisão a respeito do futuro da navegação comercial através do rio Tocantins ainda precisaria aguardar mais alguns anos. A relevância do assunto suscitou ao governador João Pereira Caldas, ainda em 1779, a compartilhar da opinião predominante entre os membros da Câmara de Cameté e reconhecer “que sempre será utelissimo e se faz cada vez mais

⁷⁸ Loc. cit. AHU_ACL_CU_013, Cx. 22, D. 2101.

⁷⁹ Idem

⁸⁰ Loc. cit. AHU_ACL_CU_013, Cx. 33, D. 3129.

indispensável o ditto estabelecimento”⁸¹ de uma navegação comercial através do rio Tocantins com a capitania de Goiás.

1.4- Os desafios da atividade agrícola rio acima

Nas últimas décadas dos Setecentos a queda na produção aurífera tornou-se mais evidente se fazendo sentir em diferentes setores da administração da capitania de Goiás, em particular nos povoados mais ao norte. Pois, estes estavam praticamente isolados e sujeitos a inúmeros problemas. Dada a distância e o estado dos caminhos, a administração de toda a região ficava subjugada aos desmandos das autoridades locais.

Os relatos de opressão e extorsão eram costumeiros, assim como, os ataques de indígenas hostis, intempéries ambientais e fome agravando a situação dos colonos que se dispersavam pelo território. Apesar dos fatores elencados contribuírem para o estado de prostração da capitania goiana no período em análise, a essência do problema estava no desprezo que a população nutria pelo trabalho agrícola.

O viajante francês Auguste de Saint- Hilaire quando esteve na região entre 1816 e 1818 observou a aversão da população empobrecida pelo trabalho nas lavouras. Segundo o viajante (1937, p. 31), os jornaleiros diante da situação de penúria em que viviam e como não conseguiam receber seus salários, assim como os negros crioulos, preferiam passar seus dias bateando os cascalhos no córrego de Santa Luzia do que se dedicar ao serviço da lavoura.

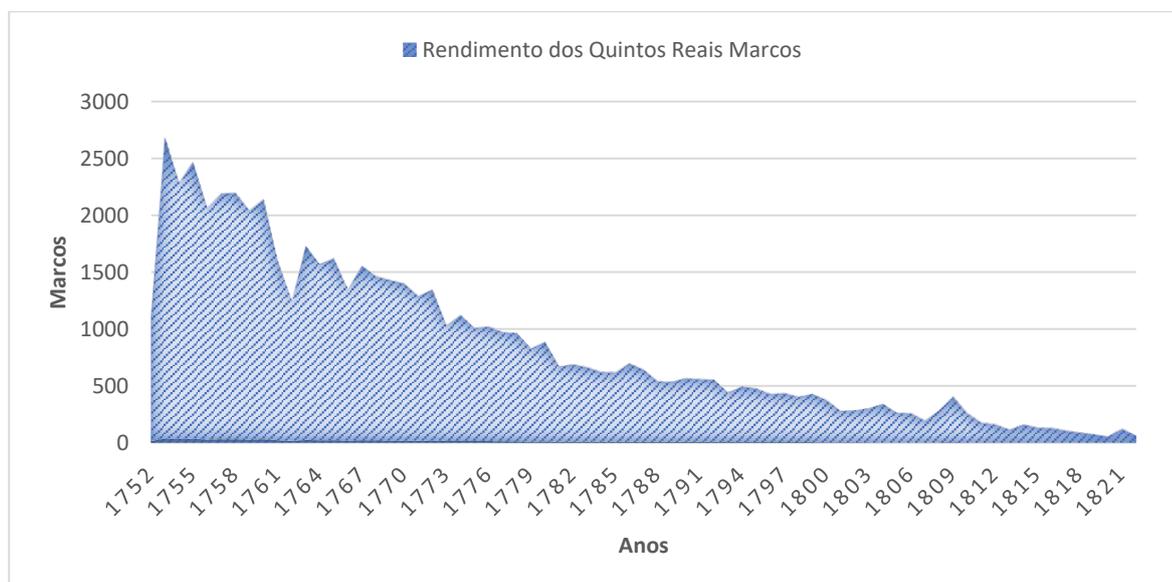
A região de Santa Luzia, de acordo com Saint-Hilaire (1937, p. 29), aparentava ser favorável ao cultivo de diferentes gêneros. Contudo os principais produtos de exportação daquelas pessoas eram peles de animais e alguns couros de gado, os quais não rendiam o suficiente. A situação de miséria era tamanha que, segundo o autor, algumas famílias ficavam meses sem poder salgar seus alimentos. Aparentemente, esses indivíduos ainda nutriam esperanças de que a mineração lhes salvaria daquela miséria.

Observando os mapas de rendimentos dos quintos reais podemos visualizar o processo de arrefecimento da produção aurífera. No entanto, apesar destes mapas indicarem a produção do ouro seus dados não oferecem certeza, pois, como explicam Maria Augusta de Sant’Anna Moraes e Luiz Palacin (1989, p. 21), os registros não são completos principalmente no período de 1726 a 1751.

⁸¹ APEP-CGD, Códice nº 343, documento nº 319. Carta do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para os oficiais da Câmara da vila de Cameté, datada de 9 de agosto de 1779, esclarecendo da importância do estabelecimento de uma livre navegação comercial com Goiás através do rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CGD.CO0343**.

Considerando os mapas de rendimento dos quintos (figura 4), podemos observar que a partir dos anos de 1750 os rendimentos começaram a arrefecer progressivamente ano a ano. No entanto, as autoridades ignoraram os sinais e mantiveram o foco na atividade de prospecção. Como indicam Moraes e Palacin (1989, p. 22), a percepção de que a situação de uma fictícia prosperidade abandonara aquela capitania somente seria sentida de fato a partir da década de 1770, quando os seus rendimentos da mineração se encontravam tão baixos que não se conseguia mais custear a importação de mão de obra escrava para as lavras.

Gráfico 1 RENDIMENTO DOS QUINTOS DO OURO



Fonte: Mapas de rendimento do quinto encontrados nos Avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino

Se a entrada de novos trabalhadores para as lavras e sem novos descobrimentos toda a cadeia produtiva da capitania fragilizou-se. Pois, a queda da produção de ouro afetou o crédito dos mineiros juntos aos comerciantes de escravos. Dessa forma, como explicam Moraes e Palacin (1989, p. 31), não entrando novos escravos e sendo a taxa de natalidade deles bastante inferior, os mineiros recorrentemente não conseguiam pagar suas dívidas nem os juros, tendo seus bens sequestrados e penhorados.

Em 1772, por exemplo, José Tomás de Vilanova, um mineiro que possuía uma fábrica de escravos para extrair ouro, afiançou o capitão Felisberto Caldeira Peixoto que possuía o contrato de explorar diamantes com a quantia de 50 mil cruzados. No entanto, o intendente

provedor Antônio Mendes de Almeida mandou sequestrar os bens de todos os fiadores do dito capitão até que se liquidassem as suas dívidas⁸².

O primeiro governador a ter uma noção mais acertada da real situação da capitania de Goiás foi o Barão de Mossâmedes. Durante sua governança, em 1772, ele foi incumbido de fazer um reconhecimento dos limites para “tirar hua carta topográfica da Capitania tão necessária p^a o bom governo destas minas” com a finalidade de “Regular não só o giro das patrulhas em razão do extravio do ouro”⁸³.

Ao realizar “o giro pela capitania”, José de Almeida Vasconcelos observou ser a região, segundo Alencastre (1864, p. 235), sumamente fértil, com excelentes pastos, capaz de produzir em abundância diferentes gêneros, não apenas para a subsistência da população, mas para o comércio. Entretanto, apesar das possibilidades que possuía para ser próspera a população era empobrecida, os campos incultos e extensas áreas despovoadas, principalmente no norte da capitania.

Retornando a Vila Boa, diferentemente da percepção de que o ouro seria a única salvação atribuída por Colemar Natal e Silva (2002, p. 328), o Barão estabeleceu que “o primeiro objeto que se me tem proposto, he o de promover e aumentar a cultura”⁸⁴. Dentre as medidas tomadas para incentivar os cultivos, o governador mandou publicar em todos os arraiais um bando informando que as sesmarias que estivessem improdutivas seriam tornadas devolutas e dispostas para aqueles que estivessem predispostos a cultivá-las.

Segundo Luiz Palacin (1976, p. 185), o fomento desejado para a atividade agrícola não estaria ligado essencialmente a ausência de acesso a terras, mas assentado sobre dois graves problemas de difícil solução. O primeiro, como apontado por Saint-Hilaire, seria o desprezo pela atividade agrícola que estava cristalizado na sociedade desde o governo do Conde de Sarzedas que proibiu a atividade, pois todos os esforços deveriam ser concentrados na prospecção. Dessa forma, D. José de Vasconcelos percebeu que precisava “em toda a ocasião a

⁸² AHU-Goiás- Requerimento de José Tomás de Vilanova, ao rei D. José I, datado de 23 de novembro de 1772, solicitando que fossem postos em arrecadação todos os seus bens sequestrados e os mais que constarem, para a segurança da Fazenda Real e se evitar que tenha mais prejuízo. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 26, D. 1703.**

⁸³ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de agosto de 1772, sobre as ordens que recebeu para conhecer os limites de Goiás e regular a ronda das patrulhas devido o extravio de ouro, propondo a elaboração de uma carta topográfica para melhor administrar a capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 26, D. 1684.**

⁸⁴ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 16 de fevereiro de 1773, sobre a promoção e favorecimento da produção de gêneros de primeira necessidade. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1719.**

persuadilos, a inspirar-lhe hua idea de nobreza da arte da agricultura e finalmente a prosseguir todos os meynos de instalos”⁸⁵.

Outro problema ao desenvolvimento agrícola, como explica Palacin (1976, p. 188), foi a legislação fiscal vigente. Os moradores, de acordo com Emmanoel Fenelon Saraiva Câmara (2011, p. 46), deveriam arcar com inúmeras despesas, dentre estas o dízimo, variados tributos e aquelas associadas a religião, tais como as custas de batizado, casamentos, esmolos, desobriga pela Semana Santa, confissões, extrema-unções, todas estas variando de acordo com o entendimento do clérigo.

O dízimo era um instrumento cruel que flagelava a população, devendo ser pago sobre todos os produtos do campo e criação. Segundo o contrato de arrematação dos dízimos, como esclarece Palacin (1976), os cultivadores deveriam pagar um décimo sobre suas colheitas, independente se estas se perdessem; uma oitava por pessoa que assistisse na propriedade pelas verduras consumidas antes da colheita, assim como pelas vacas de leite e suas crias, madeiras e lenhas.

O instituto do dízimo, em tese, consistia em um acordo firmado entre os produtores e o contratador, onde, em caso de discordância, era chamada uma autoridade para arbitrar. Todavia, os acordos eram, em geral, injustos sendo impostos por um representante do contratador, letrado, perito e em nome de uma das pessoas com influência e posição econômica. Os produtores incultos diante do representante do contratador eram incapazes de recusar os termos apresentados. Dessa forma, acabavam concordando mesmo que não tivesse condições de cumprir o contrato.

Deste modo, inúmeros lavradores preferiam não plantar a arriscar-se em cultivar, não vender ou vender a crédito e ficar endividados sem ter como quitar os débitos, podendo ter seus parques bens sequestrados. A população diante de tal situação optava por abandonar as povoações, embrenhando-se nos sertões onde poderiam procurar sua subsistência e o único risco seria os ataques de grupos indígenas hostis.

O Barão de Mossâmedes escreveu ao reino relatando o grave problema que impactava diretamente nos rendimentos da Fazenda Real, pois, “admirado infenito as violências que praticão os Rendeiros dos Dizimos que fundados no privilegio estabelecido na condição 6^a do seu contrato, se empregão em extorquir toda a sustância destes miseraveis collonos”⁸⁶. Compreendendo a situação calamitosa instalada na capitania, o govenador argumentou;

⁸⁵ Idem.

⁸⁶ Idem.

Se a piedade de S.Mag. me facilitar os meyo, suavizando aos povos a d^a condição do contrato, por que he impossivel aumentar agricultura, pagando os Rosseiros alem do Dizimo dos frutos, hua oitava por cada Racional que alimentão, como já tive a honra de expor a V.Ex^a p^a o fazer presente a El Rey N Senhor.⁸⁷

Para Palacin (1976, p. 187), ao tentar “suavizar” os impostos sobre os lavradores, D. José de Vasconcelos demonstrava compreender que a atividade agrícola seria o meio capaz de produzir riqueza e viabilizar a melhoria das condições econômicas da capitania numa visão similar à de D. João Manuel de Melo em 1760. Para este, logo que a agricultura ganhasse mais espaço a prosperidade seria sentida no aumento dos Quintos, Entradas, Dízimos e Passagens, bem como, seria vista nos rendimentos das sesmarias, terças partes, donativos e no aquecimento do comércio com os portos de mar⁸⁸.

Todavia, como aponta Alencastre (1864, p. 295), os esforços esbarravam na incúria da população e na falta de apoio das autoridades locais, que se aproveitavam do distanciamento do gabinete do governador e das demais autoridades responsáveis pela fiscalização para continuar a praticar seus excessos sobre a população. Em 1773, por exemplo, os moradores do arraial do Descoberto relataram ao governador a perseguição e violências que sofriam pelos seus credores. Segundo o Furriel Francisco dos Santos de Araújo;

seus credores os procuram executar dirigindo p^a aquelle destricto sentenças e precatórios, a cujas execuçoens e pagamentos não podem os supplicantes acudir por serem huns novos povoadores q não procurão por hora mais do q repararse das irrupçoens do gentio cayapo q continuamente os esta flegelando e inquietando.⁸⁹

Os moradores do arraial do Pilar também encaminharam representação denunciando as cobranças abusivas de Caetano José de Campos sobre o dízimo das colheitas e pelo verde das roças uma oitava de ouro por pessoa incluso os escravos e recém-nascidos. Uma cobrança que, segundo os moradores;

só a capitania do Goyaz sofre este vexame por razão do cap. 8 o que não sucede na das Geraes e na do Cuyabá que conforme a condição daquella capitania só são obrigados os que plantam q senão avançam a pagar por pessoa meya pataca pelo verde que se lhe julgam na forma da condição 6^a do contracto daquella capitania e fica certo q pagando a de Goyaz por pessoa a oitava de ouro q são quatro meyas patacas q se lhe

⁸⁷ Loc. cit. AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1719.

⁸⁸ AHEG-CID, Códice nº 15. Correspondência do Governador e Capitão General da Capitania do Goiás, D. João Manoel de Mello, datada de 29 de maio de 1760, informando sobre a decadência da capitania e a necessidade de incentivar o cultivo das terras.

⁸⁹ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 1 de maio de 1773, sobre a representação dos moradores do arraial do Desterro, os quais, sendo perseguidos pelos credores e hostilizados pelos Caiapó, solicitavam a concessão de moratória para que pudessem continuar a desenvolver suas atividades. AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1728.

julga comerem mais quatro vezes verdes que o do Cuyabá o q tal não sucede e por isso vexado o povo.⁹⁰

Em 1774, notícias de que os contratadores estariam cobrando impostos ilegais sobre as rezes que a população dos julgados da Barra da Palma, Terras Novas e Natividade consumiam alcançaram o gabinete do Barão. Segundo os moradores da Ribeira do rio Tocantins, os dizimeiros Domingos Esteves da Palma e Diogo Manoel Teixeira de Leão exigiam o pagamento de “hua 8^a de ouro por cabessa de cada pessoa de suas famílias alem do imposto do dizimo da sua lavoura”⁹¹.

Relato similar partiu do arraial da Conceição, onde os moradores estavam sendo obrigados a pagar “ $\frac{1}{8}$ e $\frac{1}{4}$ p^a o administrador do Contrato, e $\frac{1}{4}$ p^a o rematante das cabeças”⁹². Enquanto isso, na intendência de São Félix, os contratadores exigiam quantias sem limites, penhorando os bens daqueles que não conseguiam pagar sendo que “so devem servir para arrecadação dos direitos da carne que vem a vender aos mesmos arrayaes, sendo excluidas aquelas rezes que os rosseiros criam nos seus pastos e mandão matar para o gasto da sua família”⁹³.

Segundo Alencastre (1864, p. 239), os contratadores não satisfeitos com os lucros que obtinham com os contratos, aproveitando-se da proibição régia sobre a abertura de novos caminhos e picadas, teriam imaginado plantar contagens e registros nas proximidades dos principais arraiais mineiros para poderem extorquir somas mais avultadas sem sofrerem punições dado o distanciamento de alguma fiscalização.

Considerando que estes excessos estavam contribuindo para o despovoamento de vastas áreas e fragilizando os intentos de desenvolver o adiantamento dos cultivos, o governador procurou punir os envolvidos. Em 1773, por exemplo, os meirinhos dos Dizimos, Aleixo Dias da Cruz e Rafael Soares, que haviam sido denunciados pelos moradores dos arraiais do Carmo,

⁹⁰ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado do ano de 1773, sobre a representação feita pelos moradores do arraial do Pilar contra o cobrador do contrato dos Dizimos, Caetano José dos Campos, pelas cobranças abusivas. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1751.**

⁹¹ AHU-Goiás- Representação dos moradores do julgado da Barra da Palma ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de janeiro de 1774, sobre abusos e cobranças ilegais por parte dos dizimeiros. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

⁹² AHU-Goiás- Representação dos moradores do arraial de Nossa Senhora da Conceição ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de janeiro de 1774, sobre abusos e cobranças realizadas pelo administrador do contrato e seus arrematadores. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

⁹³ AHU-Goiás- Representação dos moradores do distrito da Intendência de São Félix ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de 15 de agosto de 1773, sobre a atuação abusiva dos contratadores naquela localidade. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

Pontal e Matança por diversos roubos, foram encarcerados e feita uma devassa dos seus procedimentos.

Outra ação tomada por D. José de Vasconcelos para combater a opressão dos oficiais dos Dízimos foi determinar que sequestros e penhora de bens somente poderiam ser realizados após apresentação a um juiz, do contrário;

“não terem vigor as diligencias, nem os provimentos a sua execuçam, sem serem distribuídos e aprovados pelo Juiz para se evitar o absurdo de lavrarem as nomeações com antidas principalmente nas ocazioens em q falecem os q supõem devedores, ou quando intentao fraudar as execuçoens de outros credores de igual ou melhor direito como me tem sido patente se tem praticado, advertindo finalmente a Vm q no caso de continuarem as violências, extorçoens e outras transgressoens de que há nesta capitania diversos exemplos ficará Vm responsável por ellas ainda q sejam cometidas pelos seus comissários”⁹⁴.

Ainda que fossem tomadas medidas contra cobranças abusivas sobre a população por parte dos contratadores estes não eram o único flagelo que impedia o progresso da capitania. Os membros da igreja, fossem regulares ou seculares, eram os mais dissolutos e ambiciosos cobrando incessantes benesses da população miserável. De acordo com D. José de Vasconcelos;

A mayor parte das Igrejas achei na vezita geral da Capitania em grande indesencia especialmente as dez do Bispado do Pará o que me fes persuadir que os Parochos colados se não descuidao tanto das suas obrigações pois que não havendo hum so daquelle Bispado nestas circunstancias, são todos simples mersenarios e duvidozos da sua conservação se applicão a embolsar o q podem para estarem prevenidos para todo acontecimento, especialmente com a mudança de Prelado.⁹⁵

Convém ressaltar que o governo eclesiástico da capitania do Goiás segundo o secretário do Governo de Goiás, Diogo Luís Peleja Sottomayor, era dividido desde a década de 1740 entre os bispados do Grão-Pará ao norte, constituído por nove igrejas e uma aldeia de índios, enquanto o do Rio de Janeiro em sua parte ao sul compunha-se de dez igrejas, das quais cinco eram coladas, e uma aldeia. As paróquias do norte eram, de acordo com o governador João Manuel de Mello, “tão extenças onde mais he gente q. habita pelo campo q. a q. está nos Povoados”⁹⁶, conforme podemos observar no mapa abaixo (figura 4).

⁹⁴ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, para o tenente de auxiliares, Joaquim Pereira de Velasco Molina, datado de 12 de junho de 1773, sobre as medidas tomadas contra os abusos e cobranças ilegais por parte dos dizimeiros. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

⁹⁵ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre a administração civil e eclesiástica da Capitania, ressaltando o comportamento indigno dos clérigos ligados ao Bispado do Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1754.**

⁹⁶ AHU-Goiás- Carta do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, João Manuel de Melo para o rei D. José I, datado de 21 de fevereiro de 1769, remetendo a relação das igrejas que se encontravam nos distritos dos bispados do Rio de Janeiro e Grão-Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 24, D. 1534.**

As notícias de escandalosos procedimentos dos eclesiásticos pululavam por toda a capitania, mas nos arraiais sob a jurisdição do Bispado do Grão-Pará a situação era bastante alarmante. Aparentemente, os vigários e demais eclesiásticos enviados pelo Grão-Pará estando distantes de uma autoridade mais imediata se corrompiam no exercício de suas funções provocando graves desordens pelos povoados dos Remédios, Natividade, São Felix, Terras Novas e outras mais dispersas pela ribeira do Paranã. Esta situação resultou no envio do comissário do Santo Ofício e da Santa Cruzada, o padre Manuel de Almeida, para coibir tais comportamentos e restaurar a ordem na região⁹⁷.

Em outro episódio, o vigário do arraial da Anta, Nicolau Ferreira de Carvalho, como aponta Alencastro (1864, p. 240), teria se aproveitado da ausência de testamenteiro de Tomás Antônio Pereira e de Baltazar Gomes Alarcão, para tomar para si os bens dos defuntos alegando pagamento da quarta do funeral. Em outras localidades, o padre Manoel Dias, o Vigário João Lopes França e o coadjutor da Igreja de Santa Cruz, foram postos em ferros por crimes de extorsão e furto, a exceção do último que se evadiu.

A grande extensão da região acrescida da falta de fiscalização permitia que ocorressem excessos sem qualquer sombra de punição. Descendo o rio Tocantins qualquer pessoa poderia alcançar os povoados paraenses sem obstrução, exceto dos indígenas e das corredeiras do rio, a Leste poder-se-ia facilmente acessar os sertões do Piauí e alcançar a Bahia e Pernambuco, a oeste subindo o rio Araguaia se alcançaria a estrada para Cuiabá. Dessa forma os desmandos dos clérigos e outros poderiam prosseguir sobre a população.

Diante das várias denúncias sobre os abusos de clérigos, o barão escreveu ao reino;

Os eclesiásticos posto que quazi todos ignorantes e providos de bastante ambição, vivem sucegados pello que pertense ao publico; exceto o coadjutor da Igreja de S^{ta} Cruz que tirando aleivosamente a mulher ao filho do guarda mor do districto e chicoteado a hum negociante, q^{do} soube que estes se me vierão queixar, admoestou os freguezes para que logo lhe pagassem os seus benezes, subpena de experimentarem os rigores do seu burdão; e quando eu mandei hua partida a prendelo, voltou às antigas vestiduras de que uzou antes de clérigo, sendo pião no Rio Grande de S. Pedro e furtando huns poucos cavalos marchou com a moessa sem se saber para onde⁹⁸.

A resposta ao problema foi, segundo Alencastre (1864, p. 243), a organização de juntas de justiça e a expulsão de todos os clérigos que não possuíssem licença para exercerem suas funções, fossem eles regulares ou seculares. Os religiosos não aceitando as limitações impostas revidaram com censuras, excomunhões contra tribunais, ministros e oficiais de justiça.

⁹⁷ AHU-Goiás- Carta do Bispo do Pará, Francisco Guilherme de São José para o rei D. João V, datada de 5 de dezembro de 1744, sobre as desordens causadas pelos vigários e eclesiásticos que se encontravam nos distritos do bispado do Grão-Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 3, D. 258.**

⁹⁸ Idem.

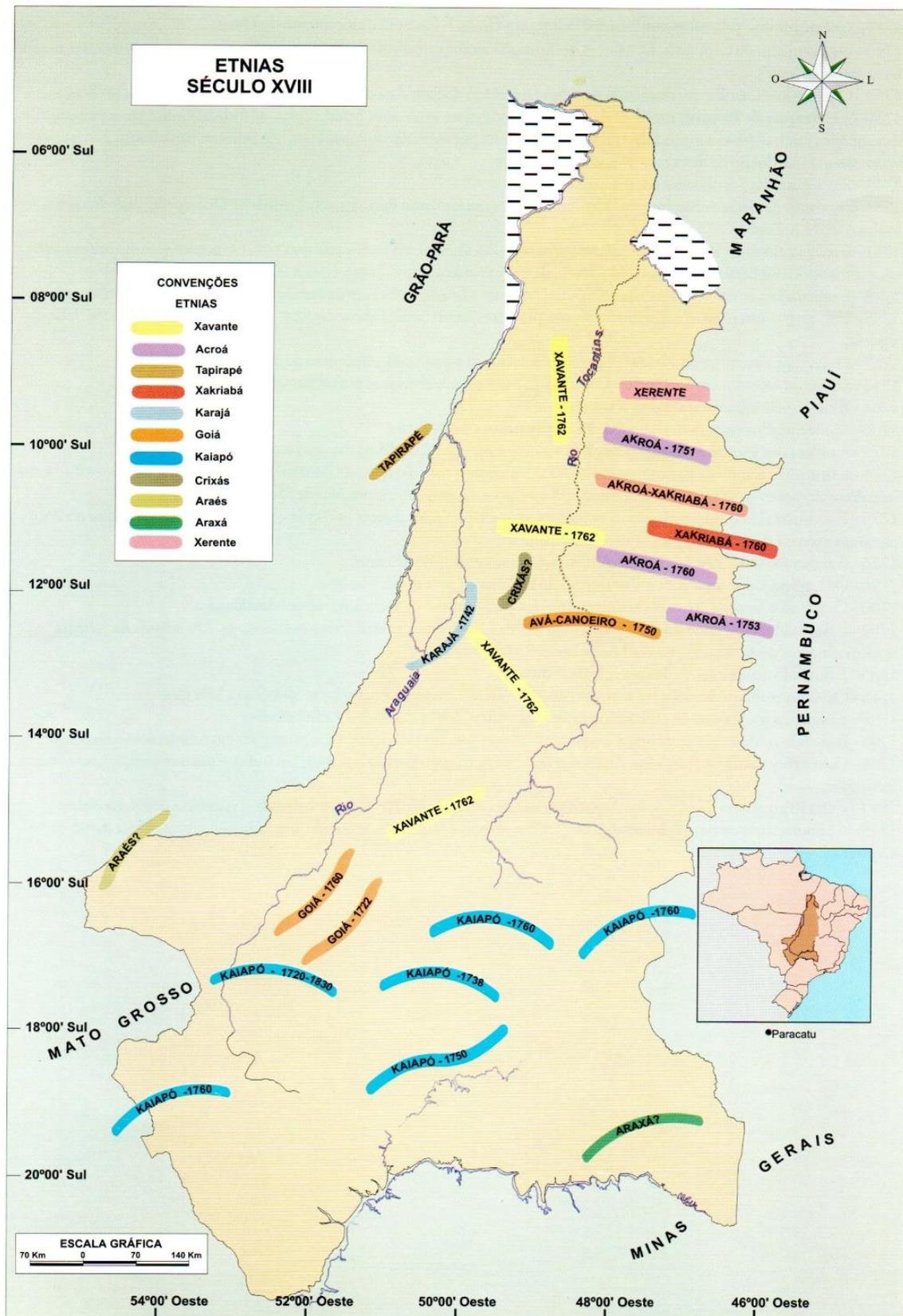
No arraial de Sant'Anna, como cita o autor, o vigário Antônio Mendes Santiago e seu delegado interino não apenas proferiam censuras, mas atentaram contra a ordem pública usurpando a jurisdição do juiz dos órfãos, passando cartas a oficiais e pessoas envolvidas em uma questão de bens exigindo que desistissem da causa.

Tomando as situações elencadas podemos compreender que os eclesiásticos, atuavam em favor do empobrecimento da população, contribuindo para o processo de esvaziamento das povoações e colapsando qualquer projeto de desenvolvimento econômico da capitania do Goiás. Em 1773, por exemplo, o padre João Antunes de Noronha, mesmo diante do quadro miserável da população, oficiou a câmara de Vila Boa, exigindo que fossem executados os bens da população da freguesia de Santana a fim de receber as quantias das conhecenças e benezes⁹⁹.

Ao lado das abusivas cobranças que depauperavam a população havia outros fatores que contribuía para o abandono de arraiais, fazendas e sítios aumentando a dispersão das famílias pelas grandes extensões dos sertões. O flagelo indígena que habitava toda a extensão da capitania frequentemente atacava sem prévio aviso, fossem os Caiapó ao sul ou, principalmente, os Xavante ao norte (figura 5).

⁹⁹ AHU-Goiás- Ofício dos oficiais da Câmara de Vila Boa para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 16 de dezembro de 1773, sobre a exigência feita pelo vigário para que fossem obrigados os moradores da freguesia de Santana a quitarem os débitos que possuíam com o referido religioso. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1750.**

Figura 5 DISPERSÃO INDÍGENA PELA CAPITANIA DO GOIÁS



Fonte: ROCHA, Leandro. Atlas Histórico: Goiás pré-colonial e colonial. 2001.p. 31.

Para Emmanoel Câmara (2011, p. 38), os indígenas deveriam ser considerados um grave problema. A relação entre colonos e indígenas era, conforme o autor, de permanente hostilidade, sendo um risco a segurança dos passantes. Dessa forma, além da evasão populacional de povoações, os ataques indígenas quiçá seriam um motivo para os negociantes buscarem outras paragens. Relatos de ataques a fazendas e tropas de comerciantes eram frequentes.

Em 1774, Mamede Mendes Riberio, juiz ordinário do distrito de Amaro Leite relatou um incidente onde um grupo de indígenas “chegou a entrar até junto da Capella do dº Arrayal, e a matarme há poucos dias hum negro, roubando juntam^{te} toda a ferramenta q tenho em huma rossa”¹⁰⁰.

Episódios como o relatado pelo juiz ordinário nos possibilita conjecturar que a atuação dos grupos indígenas hostis contribuía para o agravamento dos problemas de comunicação e trânsito de pessoas pela capitania, uma vez que colocava em risco a segurança destes indivíduos. Entretanto, a reação contra estes grupos era limitada pela legislação vigente, não era permitido uma guerra ofensiva nem a escravização desses indígenas.

Aparentemente, a percepção que a Coroa Portuguesa possuía era, segundo Alencastre (1864, p. 246), que diante da impossibilidade de se expandir o povoamento em qualquer parte da América Portuguesa, o mesmo deveria ser realizado com os indígenas. Isto é, a civilidade dos índios era fundamental para o povoamento e o desenvolvimento das atividades econômicas.

Essa compreensão foi materializada na criação de aldeamentos que seguiam o previsto no Diretório dos índios. Entretanto, segundo Marivone Matos Chaim (1983, p. 141), este regimento somente começou a ser aplicado com mais vigor durante o governo de D. José de Vasconcelos¹⁰¹. Contudo, apesar dos esforços a política de aldeamentos não obteve êxitos por variados fatores.

A deserção dos silvícolas aldeados ocasionou uma explosão de incidentes por entre as povoações. Em 1774, por exemplo, os Caiapó se aproveitaram do momento em que os vigias dos escravos de Francisco de Lemos se afastaram para invadir a roça e assassinar 9 negros. A repercussão do incidente foi tamanha que, segundo o proprietário dos escravos mortos, “o horror que ella fazia aos vezinhos, e que alguns falavão em dezamparar as rossas”¹⁰².

¹⁰⁰ AHU-Goiás- Ofício do juiz ordinário, Mamede Mendes Ribeiro, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 10 de junho de 1774, relatando sobre um incidente envolvendo um ataque de indígenas que resultou na morte de um escravo, na fuga de outros e no furto de ferramentas. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1773.**

¹⁰¹ AHEG-CID, Códice nº 15. Correspondência do Governador e Capitão General da Capitania do Goiás, D. José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de 17 de maio de 1778, informando sobre a necessidade de se observar a aplicação do Diretório dos Índios Grão-Pará.

¹⁰² AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e

Nos arraiais mais setentrionais, as reclamações identificavam os Xavante como sendo responsáveis pelos variados insultos contra a população. Segundo os moradores dos arraiais do Pilar, Traíras, São Félix e Natividade, os selvagens continuavam “atacando em igual partido a peito descoberto e levando algum negro ou criansa que achão dispersa, e na forma do seu costume matão sem serem vistos e sem perdoarem a racional ou irracional, sexo ou idade”¹⁰³.

Em 1775, o governador conseguiu cessar hostilidades com os grupos Acroá e Xacriabá com dádivas e promessas de vantagens se aceitassem aldear-se. Para tanto, o governador, acompanhando as instruções que recebeu, “se serviu de três índios da Nação Xacriabá p^a atrair os mais que nas brenhas se achavão”¹⁰⁴.

Não era a primeira vez que estes grupos eram aldeados, por exemplo, na década de 1760 eles foram deslocados para os aldeamentos do Duro e da Formiga, mas por incompetência dos diretores as localidades não conseguiram prosperar. Desta vez dois grupos foram conduzidos para a aldeia de Santa Anna, “a parage mais cômoda para este estabelecimento, por se achar quazi deserta”¹⁰⁵.

Para D. José de Vasconcelos, “o estabelecimento da primeira aldeya dos Acroaz que fica servindo de Barreira a esta Capital em defeza dos insultos do Cayapó”¹⁰⁶, permitiria que as povoações mais próximas ficassem em segurança, atraindo para si novos habitantes que poderiam se dedicar ao cultivo de gêneros, não apenas para a alimentação de suas famílias, mas produzindo excedentes para a exportação.

Durante a expedição enviada ao Araguaia em busca de novos locais de prospecção, o capitão José Machado encontrou com os Carajá e Javaé. Ao ser notificado, o governador ordenou que se encaminhasse uma nova diligência para estabelecer um contato pacífico de modo a assegurar um trânsito fluvial livre.

Castro, datado de 20 de junho de 1774, sobre os repetidos ataques realizados pelos indígenas de corso e a necessidade de se formar bandeiras para os repelir. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1776.**

¹⁰³ Idem.

¹⁰⁴ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 2 de julho de 1775, sobre a nomeação de Joaquim José Freire de Andrade para ser diretor dos índios no aldeamento dos índios Xacrabá. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1820.**

¹⁰⁵ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de agosto de 1775, sobre a pacificação dos Xacriabá e dos atos administrativos que foram tomados para conseguir aldeá-los. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1825.**

¹⁰⁶ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 15 de junho de 1776, informando a criação de aldeias de indígenas, sobre a utilização dos mesmos nas praças de pedestres e como a aldeia dos Acroá impedirá o avanço dos Caiapó. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1838.**

Superadas as primeiras dificuldades do contato, os referidos grupos foram convidados a ir a presença do governador onde suas lideranças, Abué-noná dos Carajá e Acabidú-ani dos Javaé, puderam prestar um juramento de vassalagem. A partir daí, conseguiu-se estabelecer o auspicioso presídio de Nova Beira, nas margens do Araguaia, entre os sete ou oito mil indígenas daqueles grupos¹⁰⁷.

A nova povoação conseguiu algum sucesso com o aldeamento dos Carajá, Javaé e, mais tarde, os Xacriabá que se juntaram aos primeiros. Entretanto, o custo do aldeamento deveria ser assumido pela Fazenda Real, conforme a determinação de Sebastião José de Carvalho e Melo;

Quanto as despesas para a aquisição dos Novos Vassalos e para as mais, que a deligencia de VS^a, e dos seus sucessores poder conseguir. Ordena Sua Magestade, que sejam feitas por conta da sua Real Fazenda. Tendo porem VS^a sempre atenção aos Rendimentos da Capitania; e que as mesmas despesas sejam feitas com acerto, economia, e moderação que couber no possível¹⁰⁸.

Apesar do objetivo dos aldeamentos ser fomentar o povoamento, assim como aumentar as áreas de cultivo pelo território, o mesmo carecia que os silvícolas adquirissem a técnica e o hábito de cultivar as terras. Para tanto, o diretor e o prelado da Diocese, como explica Marivone Chaim (1983, p. 136), deveriam evidenciar que o descuido na atividade agrícola era o responsável pela pobreza em que viviam.

Nesse sentido, o diretor dos índios promovia uma distribuição igualitária de terras orientando o plantio das roças de mandioca, milho, feijão, arroz e outros gêneros como algodão e tabaco. Os dízimos, como indica a autora, pagos pelos indígenas deveriam ser feitos em gêneros e o comércio era permitido conforme o regimento, com um livro-caixa rubricado pelo Provedor da Fazenda Real, onde seriam lançados os produtos vendidos, as fazendas permutadas e os nomes daqueles que comerciassem com os índios.

A proposta dos aldeamentos, em linhas gerais, era satisfatória no que concerne ao desenvolvimento agrícola e comercial com a participação dos indígenas. No entanto, ao atribuir o custeio destas unidades a Fazenda Real afetou consideravelmente a saúde financeira da capitania, pois, como recordou o próprio Marques de Pombal;

Ainda lembro a VS^a que como para contentar essas Gentes Silvestres são precisas muitas drogas e outras quinquilharias, que compradas neste continente chegam a

¹⁰⁷ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de novembro de 1775, sobre a pacificação dos Carajá e Javaé que no rio Araguaia. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1827.**

¹⁰⁸ AHU-Goiás- Ofício do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, para o Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datado de 27 de janeiro de 1777, informando o que deveria ser observado na organização da povoação da Nova Beira. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 29, D. 1862.**

grande preço. E que fazendose ainda precisa a continuação dos mesmos Donativos; será muito útil, que pela Junta da Fazenda dessa Capitania se peçam ao Erario Regio com a Receita especifica das qualidades, quantidades e feitos.¹⁰⁹

A rarefação da produção aurífera tornou inviável a manutenção dos aldeamentos, pois não havia recursos necessários para continuar subsidiando os donativos. Os indígenas não desenvolveram o pareço pela agricultura, como atestou o próprio barão, estes grupos diante da “sua natural inconstância e a falta de costume de hua vida activa”¹¹⁰, as roças abertas e os aldeamentos definharam lentamente.

O governo provisório que sucedeu ao Barão de Mossâmedes, em 1778, considerando o local de Nova Beira repleto “de pantanaes e grandes alagoas q a fazem quazi inacessível e inabitável, principalm^{te} em tempo d’águas e q não tem matos suficientes p^a rossas”¹¹¹, decidiu por transferi-lo para mais próximo da capital.

Nesse sentido, pessoas práticas e inteligentes procuraram locais onde a agricultura poderia ser mais facilitada e de fácil acesso que “os mesmos índios podessem usar da nossa comunicação e amizade pelo rio Araguaia sem o incomodo de andarem por terra, por ser a sua criação navegarem por elle em canoas”¹¹². Sendo assim, escolheu-se o sítio do rio vermelho onde se mandou roçar e iniciar os cultivos para que em pouco tempo a mudança pudesse ser concretizada.

O deslocamento da povoação mostrou-se equivocado, pois, segundo Luis da Cunha Menezes, em 1780, da aldeia de Nova Beira restava, “sem ter sido possível terem-se tirado as utilidades que esta promete, na sivilização dos índios seus habitantes, mais que no Prezidio que ali se estabeleceo para nos conservarmos na posse da sua amizade”¹¹³. Dessa forma, atrasou-se o povoamento das margens do rio Araguaia que seria retomado anos mais a frente e impediu-se o surgimento de uma agricultura nas margens setentrionais que incentivariam uma navegação e quiçá fortaleceriam a atividade comercial na região.

¹⁰⁹ Idem.

¹¹⁰ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 20 de setembro de 1776, informando sobre as práticas administrativas e solicitando provimento da Fazenda Real para a civilização dos grupos aldeados. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1855.**

¹¹¹ AHU-Goiás- Ofício do Governo Provisório da Capitania do Goiás ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de junho de 1778, sobre as condições do aldeamento de Nova Beira e a necessidade de deslocar os índios Carajá e Javaé para um local mais saudável e capaz de sustentar a atividade agrícola. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 30, D. 1927.**

¹¹² Idem.

¹¹³ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Luis da Cunha Menezes, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de março de 1780, sobre as condições do aldeamento de Nova Beira habitado pelos índios Carajá e Javaé. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 32, D. 1996.**

As dificuldades de se desenvolver a atividade agrícola na capitania de Goiás não se limitavam a fatores de ordem humana. Entre 1773 e 1776 se abateu sobre a região uma forte estiagem que extinguiu lavouras e pastagens, causando mortandade entre as criações, forçando uma emigração sem precedente. O governador à época lamentou ao reino que se achavam “mais exauridas as antigas faisqueiras, ainda a estes males prevalese o acidente de faltarem a estas minas as agoas para os serviços, por serem nimiamente baixas e estarmos de chuvas muito caresidos”¹¹⁴.

1.5- A ruína do comércio e o olhar para o Norte

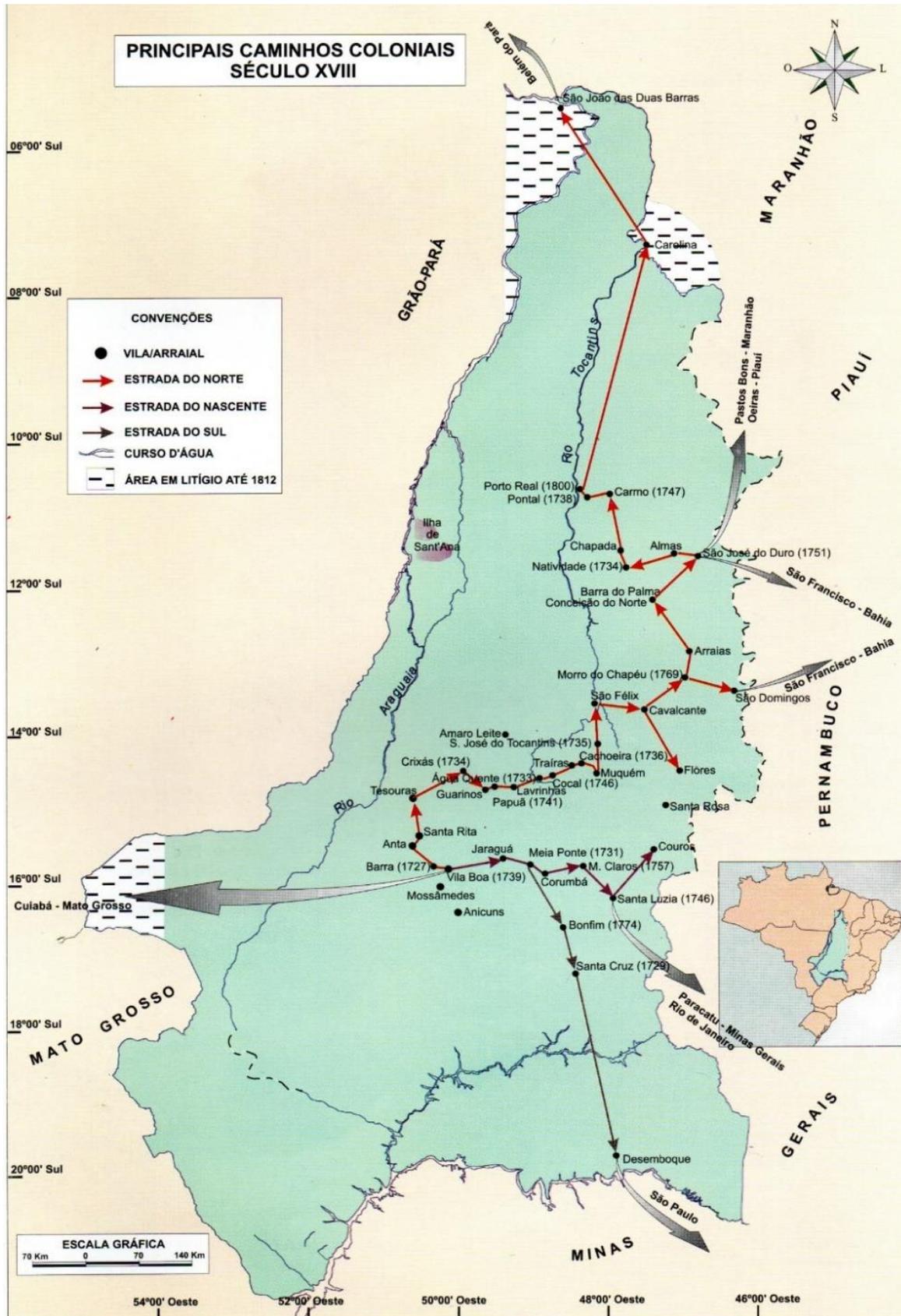
Sem ter insumos que abastecessem os povoados e a produção das minas minguando, o fluxo comercial atenuou-se gradativamente buscando locais onde os consumidores possuíssem condições de quitar seus débitos. As atividades comerciais, como sugere Gilka Salles (1992, p. 110), acompanhavam o compasso agropastoril e da mineração visível pelo aparato de fiscalização implantado.

Em virtude da atividade de prospecção, as vias de comunicação foram restringidas e nelas foram plantados postos de controle conhecidos com registros e contagens. Estes postos de fiscalização, conforme esclarece Salles (1992, p. 158), eram estabelecidos em pontos estratégicos para cobrarem a tributação devida sobre ouro, escravos, gados, cargas de secos e molhados, assim como sobre as pessoas que entravam e saíam dos povoados. Necessariamente, a atividade mercantil esteve atrelada a estas barreiras, os estabelecimentos comerciais e aos tropeiros e mascates que circulavam pela área rural da capitania.

Todo comércio deveria ser realizado sob estrito controle e fiscalização pelas vias oficialmente estabelecidas, isto é, os antigos caminhos das bandeiras e das boiadas (figura 6), sob rigorosas penas. A abertura de comunicação com os portos do Norte, de acordo com Salles (1992, p. 105), estava vedado, mesmo no período de atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. O passar dos anos tornou evidente a realidade brutal das distâncias sobre as populações do interior e mais ao norte.

¹¹⁴ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 15 de junho de 1776, informando sobre a diminuição das minas em razão de uma seca prolongada. AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1837.

Figura 6 OS CAMINHOS DE ACESSO AO GOIÁS



Fonte: ROCHA, Leandro. Atlas Histórico: Goiás pré-colonial e colonial. 2001.p. 51.

Em 1773, Domingos de Bastos Viana, alertou ao governador que os rendimentos dos contratos de entrada não correspondiam aos de anos anteriores. O fato de estarem entrando poucas fazendas e gêneros na capitania foi associado por D. José de Vasconcelos à decadência das minas e à falta de novos descobertos. Apesar de a produção das minas estarem diminuindo, o governador também considerou que esta questão poderia estar associada ao consumo dos moradores as margens da estrada do Rio de Janeiro que era a “mais seguida e povoada, q dos portos de mar p^a estas minas se tranzita, falta hua grande porção p^a se saber o seu total rendimento”¹¹⁵.

Segundo Palacin (1976, p. 191), a queda na arrecadação era patente. Do montante de 40:400\$000 por ano que se arrecadava durante os anos de 1760, passou-se para valores de 14:000\$000. Apesar dos esforços do governo, como afirmou Domingos Viana, “he certo que aonde falta o comércio, não pode haver rendimentos que nelle se funde”¹¹⁶.

O comércio havia, como explica o autor, se retraído bastante se comparado aos períodos de bonança da mineração, porém, não havia sido extinto. Os maiores arraiais continuavam a importar os itens mais necessários como sal, ferro, pólvora, tecidos entre outros produtos. As minas, apesar de arrefecerem, ainda produziam algum ouro para atrair negociantes e a agricultura de exportação produzia pequenas quantidades que eram levadas para os portos de mar juntamente com o gado.

As atividades mercantis, segundo Salles (1992, p. 112), eram feitas em consignação, por falta de capital. O comércio varejista vendia a crédito a ser quitado com as colheitas, ou com o encontro de algum ouro. Diante deste quadro, como explica a autora, o resultado das transações era modesto e extremamente arriscado para os negociantes que podiam nunca receber pelos produtos.

Tentando minimizar os prejuízos os pequenos comerciantes atuavam com o mínimo de capital. No que tange ao abastecimento de produtos, este era demorado por variadas razões. As estradas eram tortuosas e nunca estavam em boas condições, como esclarece Raimundo José da Cunha Matos (1874, p. 359), sendo elas filhas da mineração, principalmente nos povoados mais ao norte onde a miséria impossibilitava que fossem feitos os reparos necessários que facilitariam o trânsito dos comboios mercantis.

¹¹⁵ AHU-Goiás- Carta de Domingos de Bastos Viana ao rei D. José I, datada de 13 de setembro de 1773, informando a respeito da diminuição dos contratos das entradas, considerando a pequena quantidade de gêneros observava-se que se diminuía o comércio. AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1745.

¹¹⁶ Idem.

Assim, as tropas de muares carregadas com toda sorte de mercadorias cruzavam o extenso percurso entre os portos de mar até o interior da colônia, avançando naquelas estradas tortuosas e arriscadas. Em tempos de seca o calor forçava as tropas a regularem o paço para que os animais não sucumbissem e em tempos de chuvas redobravam a atenção, principalmente na travessia dos rios. Segundo Palacin (1976, p. 181), as notícias de perda de carregamentos eram frequentes nos tempos de chuvas quando os rios transbordavam.

Para Emanuel Pohl (1951, p. 295), os muares eram de suma importância para o desenvolvimento da capitania, pois a situação de miséria era bastante agravada com seu escasseamento durante o período de secas. As bestas, de fato, eram bastante importantes, pois, elas conseguiam carregar entre 6 e 8 arrobas de produtos que abasteciam os, pouco mais de 407 estabelecimentos comerciais espalhados por entre os diferentes arraiais.

À medida que a quantidade de ouro extraído diminuía os tropeiros deixaram de se dirigir para aqueles arraiais. Os comboios que, segundo Paulo Bertran (1995, p. 187), chegavam a ser 11 anuais, com o tempo, não passavam de pouco mais de meia dúzia. Em 1773, um grupo de soldados teve que conduzir “a outros tantos condutores que trouserão carregaçoens para estas minas”¹¹⁷, por passarem por fora da capitania evitando os registros prejudicando dessa forma a arrecadação.

Durante a estada no norte da capitania, em 1774, D. José de Vasconcelos observou que a escolha dos Registros não atendia ao objetivo original deles, os contratadores e oficiais responsáveis pela construção destes postos de fiscalização, segundo o governador, “olhavam a sua própria utilidade, querendo adestir em lugar menos remoto e fazer as rondas por onde se podessem prover do necesario”¹¹⁸.

Dessa forma, o governador procurou tomar medidas necessárias para conter os descaminhos. A comitiva de D. José de Vasconcelos seguiu a vistoriar todos os registros e contagens, para alguns foi preciso “mudar este Registo sinco legoas para fora; edificando o em uma bocaina admiravel para registrar tudo quanto sahir e entrar”¹¹⁹, em outros, como no arraial de São Domingos, que era “hua caza alugada que os moradores tinhão p^a suas cabras, junto a

¹¹⁷ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de fevereiro de 1773, sobre a condução de condutores que levavam carregações evitando passar pelos registros da Capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1722.**

¹¹⁸ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de janeiro de 1774, sobre a forma imprópria com que os Registros foram estabelecidos, facilitando os extravios em prejuízo da Fazenda Real. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1756.**

¹¹⁹ Idem.

estrada seguida da Bahia”¹²⁰, foi preciso desativar e passar a um contratador mais comprometido com o serviço e evitar os descaminhos.

No entanto, devido “a largura dos certos e a pouca cautela e vigilância nas Rondas da mesma Repartição”¹²¹, mesmo com as medidas tomadas os descaminhos prosseguiram. Em 1778, durante o governo provisório, continuavam frequentes as notícias de descaminho pelos sertões da repartição do Norte para os portos da Bahia, Pernambuco e Maranhão. As devassas feitas nos arraiais nortenhos não obtiveram sucesso, mas, era esperança de Luis da Cunha Menezes, que tal procedimento causaria temor nos contrabandistas¹²² e seria normalizada a entrada de comboios.

Entretanto, se o comércio externo passava por dificuldades, o comércio interno de Goiás, como explica Palacin (1976, p. 191), recrudescia a níveis de subsistência agravado pelo baixíssimo poder aquisitivo da população e ausência de meios de pagamento decorrente do escasseamento de ouro em pó. Consternado, em 1774, D. José de Vasconcelos expôs ao reino que;

Os julgados desta Villa, de Pillar, Meya Ponte e S^{ta} Luzia, sendo abundantes de mattos, o são tãoobem de mantimentos e a perporção da qualid^e daquelles perduzem estes como em parte alguma devendo se atribuir a sua falta a incuria dos moradores; Porem nos de Tocantins, S. Felis, Barra da Palma, Arrayas e Paraná [todos mais ao norte], equivale a pouca indústria dos abitantes a péssima qualidade do terreno com q vivem na mayor parte destes grandes dstrictos.¹²³

Compreendendo que, caso fossem encontrados novos pontos de prospecção, as demais atividades econômicas receberiam um novo folego, o governador mandou, segundo Alencastre (1864, p. 261), organizar novas bandeiras que explorassem os vastos sertões ainda incultos e desconhecidos, principalmente, no vale do Araguaia. Pois, segundo D. José de Vasconcelos, “pella decadência de todos os mineiros me tem feito insitar os habitantes a buscarem descobertos explorando as campanhas sem embaraso. Este esforço me pareceo animar dando para as bandeiras o socorro de alguma pólvora e chumbo”¹²⁴.

¹²⁰ Idem.

¹²¹ AHU-Goiás- Ofício do Governo Provisório da Capitania de Goiás ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de julho de 1778, sobre o extravio de ouro na repartição do norte desencaminhado para Bahia, Pernambuco e Maranhão. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 30, D. 1929.**

¹²² AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Luis da Cunha Menezes, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 9 de julho de 1779, sobre resultado da devassa tirada no distrito de Natividade. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 31, D. 1978.**

¹²³ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 27 de janeiro de 1774, sobre a situação encontrada nos julgados da Capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1763.**

¹²⁴ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e

Ao passo que as expedições se dirigiram para diferentes regiões da capitania, o governador também organizou uma expedição a partir do arraial do Pontal, de acordo com o padre Luiz Antônio da Silva e Souza (1967, p. 28), para examinar a possibilidade de navegação pelo rio Tocantins até a cidade de Belém.

Considerando que as muitas dificuldades do transporte terrestre precisariam de um alto investimento para serem solucionadas, a substituição deste pelo fluvial que, em tese, seria mais econômico e capaz de maior volume se apresentou como uma solução viável. Nesse sentido, foi levantado o interdito franqueando a navegação ao Grão-Pará, pois, segundo D. José de Vasconcelos;

O notável abatimento em que achei esta capitania me tem feito indagar e conhecer a origem d'este mal; e que, sendo o tirar ouro o principal negocio das minas, não havendo descobertos ha vinte annos, se acham os mineiros reduzidos a simples faisqueiras, com o que não podem ainda deminuir as dividas que para os seus estabelecimentos contrahiram. Que os escravos com que reformam os que na morte pagam a natureza o seu tributo, os compram fiados por exorbitantes preços, a que não podendo satisfazer em tempo, se veem no desgosto de vel-os rematar com os que tinham pela deminuição do valor de que a praça os reputa. Que faltando aos particulares as forças para fazerem novas expedições se acham obrigados a sofrer misérias, enquanto os credores totalmente não os concluem. Que, para buscarem o seu remédio pela agricultura, isto se lhes difficulta pela pouca extracção dos gêneros, e tão bem por falta de mattos de que as margens dos grandes rios abundam. Que a desesperação tem incitado a muitos, que n'estes últimos annos se têm retirado fugitivos, entregando a sua sorte a corrente do mesmo rio. Que finalmente nada tem em que fação um commercio activo e que os gêneros do reino, tao precisos para o seu uzo, como de suas fabricas lhes custam pelo maior preço que aos colonos das outras capitancias. Assentei ser a navegação do Tocantins o meio mais seguro de prosperar esta capitania¹²⁵.

Nesse sentido, segundo Salles (1992, p. 105), Luiz Tavares Lisboa e o cabo José de França desceram o rio Tocantins em agosto de 1773, sendo recepcionados em Belém pelo governador João Pereira Caldas no mês seguinte. No Grão-Pará, os emissários da capitania do Goiás entregaram cartas explicando o motivo de desrespeitarem a proibição régia e alguns pedidos feitos na esperança de receberem o tratamento solicitado por D. José de Vasconcelos.

O governador do Grão-Pará, João Pereira Caldas, assim como seu colega de Goiás compreendia a relevância de se franquear uma rota comercial através do rio Tocantins. Para ele, a liberdade de navegação possibilitaria “hum proveitozo comércio entre grande parte dos povos

Castro, datado de 9 de fevereiro de 1774, sobre a organização de bandeiras para buscarem novos pontos de prospecção. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1767.**

¹²⁵ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de agosto de 1773, sobre as vantagens da navegação do rio Tocantins para a capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1743.**

daquellas minas com os desse Estado”¹²⁶. A chegada fortuita dos emissários de Goiás possibilitou ao governador encaminhar a carta de D. José de Vasconcelos e a cópia do roteiro daquela navegação num endosso de sua petição¹²⁷.

Embora houvesse solicitado auxílio ao governo do Grão-Pará para um pronto regresso dos seus emissários por via fluvial, ele não permitiu que utilizassem a mesma via. Segundo João Pereira Caldas, diante da proibição vigente, somente poderia expedir o grupo pelo caminho de terra através das capitanias do Maranhão e Piauí. Para Alencastre (1864, p. 283), a atitude do governador do Grão-Pará foi um modo sutil de censurar o colega de Goiás.

Diante da demora em receber notícias sobre a expedição que enviou ao Pará, D. José de Vasconcelos oficiou ao reino que planejava suplicar formalmente a franqueza da navegação do rio Tocantins municiado de um roteiro de viagem e com as notícias dos obstáculos, pois estava convicto do incomparável benefício que esta teria para a capitania¹²⁸.

A expedição de Luiz Tavares Lisboa produziu bons resultados. O roteiro produzido indicou que, no período entre agosto e setembro, a navegação fica mais trabalhosa por estarem as águas muito baixas devido a estiagem e os pedrais existentes no leito do rio mais expostos. Contudo, a navegação não fica interrompida em momento algum, pois, as cachoeiras possuíam “desvios pellos lados de maneira que nunca sera preciso que as canoas se conduzão por terra como sucede no rio Madeira”¹²⁹.

Infelizmente, apesar das petições dos governadores e de seus argumentos fundeados na experiência vivenciada por seus exploradores a navegação do rio Tocantins permaneceu bloqueada prolongando a situação de penúria e atraso na capitania de Goiás. Contudo, o debate sobre uma navegação comercial seria retomado com o novo governador de Goiás.

Em 1779, de acordo com o governador Luiz da Cunha Menezes, se achavam as lavras de mais facilidade totalmente exauridas, os mineiros endividados e a capitania a beira da

¹²⁶ AHU-Pará - Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de março de 1773, sobre as vantagens econômicas da navegação do rio Tocantins e de outros rios com o apoio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em todo o processo. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 70, D. 5979.**

¹²⁷ AHU-Pará - Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de outubro de 1773, sobre as vantagens econômicas da navegação do rio Tocantins em conexão com as minas de São Félix e Natividade. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6056.**

¹²⁸ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre o envio de uma expedição ao Pará pelo rio Tocantins para se conhecer a capacidade de navegação. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1743.**

¹²⁹ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de agosto de 1773, sobre o exame feito para conhecimento das potencialidades da navegação do rio Tocantins e sua utilidade para a capitania de Goiás e do Grão-Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1769.**

falência sem condições de arcar com o funcionamento da administração. Diante de uma situação tão lastimosa, a esperança de redenção estava nitidamente associada a navegação fluvial, tanto mais para o norte quanto para o sul. Segundo o governador;

me parece muito vantajosa a esta Capitania, a comunicação com a do Grão-Pará pelo rio Araguaya, q deságua no Amazonas; por onde se pode facilitar a condução dos gêneros que se transportao ao Rio de Janeiro e Bahia em bestas com mui custozo trabalho sendo a mesma deficuldade de os conduzir, o motivo dos excessivos preços porque se comprão nestas minas. Esta lembrança não deixa de merecer algua atenção por muitos motivos, sendo os principaes a civilização das m^{tas} Nasçoens de Indios que habitao aldeados nas margens do mesmo Rio q com o comercio da nossa navegação se devem domesticar, e o descobrimento de novas minas q se poderão effectuar nas vastíssimas campanhas, serras e ribeiroens q sse introduzem no dito Araguaya.¹³⁰

Sob a ótica de Luiz da Cunha Menezes, ao se facilitar a comunicação com o Grão-Pará, os lavradores teriam um incentivo maior para ocupar as margens dos rios e cultivar as terras para além dos mantimentos que se consumiam na capitania, pois, “como a cultura hé hum dos objectos principaes para a opulência do Estado, será immediactamente hum dos pontos do meu mayor cuidado e igualmente tudo quanto se derigir a utilidade e augmento dos Reaes interesses”¹³¹.

¹³⁰ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Luiz da Cunha Menezes, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 9 de julho de 1779, sobre as vantagens econômicas da navegação pelo rio Araguaia e sua utilidade para a capitania de Goiás e do Grão-Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 31, D. 1977.**

¹³¹ Idem.

Capítulo II- A REABERTURA DE COMUNICAÇÃO COM O NORTE

2.1- Em busca de uma faísca de prosperidade precária.

Em fins de julho de 1782, aportaram no arraial do Pontal, na capitania do Goiás, onze canoas oriundas do Grão-Pará com um grande carregamento de fazendas secas e molhadas avaliadas pelo responsável em trinta e tantos mil cruzados. Esta expedição, à primeira vista, foi de suma importância no reestabelecimento de uma comunicação fluvial entre as duas capitanias rompendo cinquenta anos de interdito.

A chegada desta expedição, sob o comando do capitão Paulo Fernandes Belo, provavelmente foi vista pelos moradores da região com grande regozijo. Até aquele momento não se havia recebido tantas canoas vindas do Grão-Pará, apenas uma ou outra de algum aventureiro sonhador, como recordou D. José de Vasconcelos, quando “próximo do anno de 1770, em que vierão ao Pontal quatro pessoas em hua canoa muito má e sem nenhum socorro”¹³².

Os efeitos do colapso da mineração foram sentidos mais fortemente por todo o norte da capitania de Goiás. Segundo Alencastre (1864, p. p. 320), tamanha era a devastação da maior parte dos estabelecimentos rurais encontrados ao longo do rio Tocantins que não havia gêneros de primeira necessidade e gado suficiente para suprir o consumo da população. Além da penúria decorrente do escasseamento das minas, do pouco avanço na agricultura e nas criações, os povoados tinham que conviver com as constantes hostilidades dos grupos indígenas.

Enquanto o governo de Luiz da Cunha conseguia avanços no aldeamento de grupos como Carajá, Javaé, Acroá e mesmo os Caiapó, no Norte, os Xavante prosseguiram atacando fazendas, destruindo roças e assaltando pelos rios. Para Colemar Silva (2002, p. p. 338), as ações deste grupo teriam causado o despovoamento de grandes extensões e contribuído para que o governador se convencesse de que a reabertura da navegação dos rios Tocantins e Araguaia era essencial para que os grupos indígenas outrora hostis pudessem vir a ser mais facilmente civilizados, um pensamento compartilhado pelas autoridades do Grão-Pará.

Entretanto, dado o estado lastimoso da capitania do Goiás com uma agricultura precária, sem um grupo de negociantes organizados e sem condições de financiar a navegação, o comércio fluvial somente poderia ser desenvolvido, em um primeiro momento, a partir do Grão-Pará até que as povoações goianas adquirissem os pré-requisitos necessários para o desenvolvimento da atividade mercantil.

¹³² AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão-General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre o envio de alguns navegantes ao Pará pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1752.**

Considerando as condições técnicas e logísticas pré-existentes em diversas povoações do Grão-Pará, os comerciantes paraenses eram os ideais para iniciar a exploração da rota tocantina, principalmente, influenciados pela possibilidade de auferir alguma quantidade de ouro. Dessa forma, o governador José de Nápoles Tello de Meneses encarregou o capitão Paulo Belo a transportar uma primeira carregação aos portos da capitania vizinha. Para tornar realidade esse projeto, o governador esclareceu ao governador de Goiás que;

A circunstancia de ser esta a primeira Expedição que vai a facilitar o trato entre as duas Capitánias me faz permitir lhe toda a franqueza do Commercio de que esta se acompanha attendendo as mayores despezas que necessariamente deve ter o seu condutor a quem não menos espero V.Ex^a. haja de attender pelas mesmas Razoens; sendo certo que entre os habitantes das colonias Nascionaes a franqueza e commodidades do commercio relativo são quem o faz florescer e prosperar sem detrimento dos Reaes Interesses¹³³.

Diante dos riscos inerentes a navegação do rio Tocantins, a abertura desta rota comercial poderia não ser tão atrativa aos comerciantes, uma vez que teriam custos adicionais com uma tripulação grande capaz de proteger as embarcações e efetuar as atividades necessárias durante a viagem, com mantimentos para longos períodos e com o carregamento a ser transportado. Dessa maneira, como esclarece Baena (1969, p. 201), era preciso persuadir os comerciantes para travarem negócios pelo Tocantins e Araguaia. Assim, José de Nápoles Tello de Meneses optou pela isenção de tributos esperando que o mesmo ocorresse no destino.

Entretanto, outras questões estavam envolvidas na criação desta rota comercial. Para além dos obstáculos naturais conhecidos, a região era considerada insegura pois escravos e outros criminosos se evadiam pelos canais. Com certa regularidade chegavam a Belém notícias de ataques a embarcações ou propriedades na região.

Nesse sentido, em 1780, em resposta as continuadas representações dos moradores de Cameté, o Sargento-mor Engenheiro Euzebio Antonio de Ribeiro e o Capitão Henrique João Wilchens foram enviados para estudarem a melhor posição para estabelecerem um Registro, que “sirva ali de conter e embaraçar a liberdade com que se acha frequentada somente pelos transgressores a Navegação do dito Ryo; Que authorizada com esta segurança pode servir as trez Capitánias do Pará, Goyáz e Cuyabá”¹³⁴.

¹³³ AHU-Goiás- Ofício de José de Nápoles Tello de Meneses, ao Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, datado de 9 de janeiro de 1782, sobre a importância de se estabelecer a comunicação entre as duas Capitánias. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 33, D. 2032.**

¹³⁴ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de junho de 1780, sobre a necessidade de se estabelecer um registro no rio Tocantins para frear as fugas de escravos e outros desertores. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 86, D. 7003.**

O registro no rio Tocantins, segundo Baena (1969, p. 200), deveria impedir os descaminhos de ouro e as fugas de escravos, bem como evitar as agressões dos Apinagé, Carajá, Timbira e Gavião contra moradores e passantes, funcionando como um porto seguro para as canoas dos que empreendessem tão fadigosa navegação por aquele vasto e desabrido deserto.

Essa percepção de vazio estava associada a falta de povoações ao longo da calha fluvial e representava uma questão a ser resolvida pela ação direta das administrações das capitanias, pois, sem estes estabelecimentos o custo da navegação permaneceria elevado. Procurando avançar a colonização na calha tocantina, o governo do Grão-Pará incentivou a migração de novos colonos para a região. Nesse sentido, como esclarece o governador;

tinha eu já mandado estabelecer o Lugar de São Bernardo no sitio da Pederneira, na mesma margem do Tocantins, em distancia proporcionada de trez dias de viagem, superior a Bayão, e outros trez dias inferior a projetada fortaleza aproveitando me para esta fundação da Principalla Dona Maria Filipa Aranha, a qual sem utilidade alguma do Estado, ou do Publico, se achava vivendo amocambada em hum igarapé no interior do Certão com mais de trezentas almas de ambos os sexos, que voluntariamente persuadi a hirem ali estabelecerse como fizeram¹³⁵.

O objetivo de fomentar a ocupação seria criar de localidades ao longo do rio que pudessem expandir o cultivo agrícola e explorar as potencialidades da região de maneira a contribuir com o desenvolvimento econômico da capitania. A líder de São Bernardo, Maria Felipa Aranha, fez menção a importância da agricultura para a sobrevivência da comunidade recém-instalada quando afirma que “tanto q chegamoz se deu principio a hú rossado p^a o lugar da V^a¹³⁶” e, diante da necessidade, cobrou do governador que lhe mandasse “prover de mantimentos de farinhas q está a gente quaze sem ella¹³⁷”.

O sucesso no estabelecimento de diversas povoações pela região era fundamental para o plano de Tello de Meneses em reabrir a conexão comercial com os povoados goianos, pois, estas localidades poderiam fornecer auxílio para os passantes seja em forma de mantimentos das suas roças ou com a prestação de serviços. Os moradores dispersos pelas margens, como por exemplo, Manuel Lopes Torres, João Barroso, José e Manuel da Silva de Carvalho, Maria de Medeiros que tinham roças suficientes seriam beneficiados com a passagem de comboieiros lhes possibilitando comercializar suas produções.

¹³⁵ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 27 de novembro de 1780, sobre os motivos da construção de uma nova fortaleza na margem oeste do rio Tocantins, devido à deserção de escravos, indígenas e soldados para outras capitanias. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 87, D. 7087.**

¹³⁶ APEP-CDG-Códice 353, nº 66- Carta de Dona Maria Felipa Aranha para Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 9 de outubro de 1780, relatando as primeiras ações tomadas quando os moradores se estabeleceram na nova povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO353.**

¹³⁷ Idem.

Contudo, ainda havia a questão da segurança para os navegadores e para a Fazenda Real. Para sanar o problema, foram enviados 30 praças destacados dos regimentos de Belém sob o comando do sargento-mor Diogo Luis Rebelo de Barros e Vasconcelos para estabelecerem uma construção de fachina, municiada de algumas peças de calibre menor que o mediano para ser o idealizado Registro do rio Tocantins, que iria fiscalizar o trânsito de canoas, dar apoio aos navegantes e impedir a passagem de criminosos e outros foragidos. O governador do Grão-Pará explicou a Luis da Cunha Meneses que;

Na nova fortaleza de N. Senhora de Nazareth por mim mandada erigir já com este destino nas margens do mesmo Rio acharão os commerciantes que ouverem de frequentallo de qualquer das partes hu registo pronto e conveniente para a segurança e exacção da fidelidade dos seus transportes e p^a q a fraude ou descaminhos de alguns menos escrupulozos não possa ser de prejuízo aos direitos e interesses da Real Fazenda; como do zello e efficacia de V.Ex^a. fico bem persuadido q mandará igualmente nos Relativos competentes Registos dessa Capitania¹³⁸.

Diferente do que esperava o governador Tello de Meneses, a realidade das finanças do governo de Luis da Cunha não lhe permitia fazer ações mais efetivas para a promoção da navegação comercial com o Grão-Pará. Os excessivos gastos com bandeiras de prospecção e com os aldeamentos de indígenas haviam drenado grande parte dos recursos disponíveis no final da década de 1770.

Dessa forma, os cofres da capitania de Goiás estavam praticamente esgotados sendo o governador obrigado a recorrer, em 1781, a Bahia para conseguir trezentos armamentos e suas munições para assegurar a defesa dos arraiais contra os ataques dos indígenas e dos quilombolas¹³⁹.

Segundo a Junta da Fazenda da capitania de Goiás, a situação era tão grave que não era possível remeter a quantia de trinta mil cruzados em barras para a capitania de Mato Grosso, assim como também se fazia necessário pedir autorização da Coroa para realizar um empréstimo do montante dos quintos reais para quitar as despesas de 18:626\$550 réis que a capitania possuía naquele momento.¹⁴⁰

Por esta razão, em 1782, a Junta da Fazenda foi obrigada a oficiar à monarca quando o governador Tello de Meneses solicitou que fossem isentas de tributos as carregações que o capitão Paulo Belo havia conduzido ao porto do Pontal, “visto serem os primeiros que vierão

¹³⁸ Loc. cit. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 33, D. 2032.**

¹³⁹ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de junho de 1781, sobre a falta de armamentos para a defesa e serviços de exploração dos sertões de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 32, D. 2014.**

¹⁴⁰ AHU-Goiás- Carta da Junta da Fazenda Real da Capitania de Goiás para a rainha, D. Maria I, datada de 31 de julho de 1781, sobre a crise decorrente da falta de recursos suficientes para custear o funcionamento do aparelho administrativo da capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 32, D. 2021.**

por aquele Rio com negocio tam considerável”¹⁴¹. Para a Junta da Fazenda o pedido poderia ser considerado, porém, havia um risco de se criar um precedente para outros negociantes que poderiam se utilizar do mesmo argumento para o requererem o mesmo benefício e dessa forma resultar em um grave prejuízo ao rendimento dos contratos das entradas.

O procurador da Fazenda Real, Manuel Rodrigues da Costa, argumentou à monarca que os custos assumidos pelo capitão Paulo Belo e seu associado, Manuel Matos, atendiam ao bem do serviço real em se buscar a abertura de tão importante rota comercial. De acordo com o procurador;

Saindo da dita Cidade [do Pará] em quinze de janeiro do presente anno com o emprego de trinta e tantos mil cruzados de fazendas secas e molhadas, em onze canoas em que também conduzirão mantimentos correspondentes a huma viagem prolongada para os suplicantes, seus escravos, cento e sincoenta índios que alugarão e vinte soldados que o Governador e Capitão General da dita Cidade permitio em defeza dos suplicantes os quaes finalmente chegarão em trinta e hum de julho ao Porto do Pontal, primeira situação desta Commarca, trazendo huma dilatada viagem pelas muitas deficultades que precizarão vencer, de quebrar e romper cachoeiras, abrir picadas nas margens do Rio cortar muitos paos nelle atravessados e defenderem se de muitas siladas e ataques que o dito gentio lhes fes¹⁴².

Considerando todos os percalços e a relevância do trabalho que Paulo Belo e Manuel Matos estavam realizando em benefício do real serviço, aos mesmos foi concedido o benefício de ficarem isentos de pagar os direitos de entradas na capitania de Goiás. Entretanto, a esperança de que o comércio com o Grão-Pará seria estabelecido de fato e tiraria da miséria os povoados nas margens dos rios Tocantins e Araguaia logo esmoreceu com a chegada de uma nova correspondência do governador Tello de Meneses.

Segundo o governador do Grão-Pará, o projeto de estabelecer um comércio entre as capitanias não seria mais possível, pois, o Marquês de Angeja, presidente do Erário Régio, exigia que “continue a conservar vedada aquella Comunicação pelos graves prejuízos que da mesma poderão resultar aos interesses de toda esta Capitania”¹⁴³. Aparentemente, o Marquês temia que houvesse alguma evasão de ouro para o porto de Belém. Entretanto ele

¹⁴¹ AHU-Goiás- Carta da Junta da Fazenda Real da Capitania de Goiás para a rainha, D. Maria I, datada de 25 de novembro de 1782, sobre o requerimento do capitão Paulo Fernandes Belo e do Porta Bandeira Manuel Joaquim de Matos que solicitavam perdão dos direitos de entrada das fazendas que conduziram pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 33, D. 2074.**

¹⁴² AHU-Goiás- Carta do Procurador da Fazenda Real da Capitania de Goiás, Manuel Rodrigues da Costa, para a rainha, D. Maria I, datada de 18 de dezembro de 1782, sobre o requerimento do capitão Paulo Fernandes Belo e do Porta Bandeira Manuel Joaquim de Matos que solicitavam perdão dos direitos de entrada das fazendas que conduziram pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 33, D. 2075.**

¹⁴³ AHU-Goiás- Ofício de José de Nápoles Tello de Meneses, ao Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, datado de 7 de dezembro de 1782, sobre a determinação encaminhada pelo Marques de Angeja reestabelecendo o bloqueio da navegação pelo rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2100.**

desconsiderava o decréscimo na produção aurífera e o fato de que os descaminhos se davam prioritariamente por terra para Pernambuco e Bahia.

Para Tello de Meneses a decisão de voltar a proibir a comunicação pelo rio Tocantins representou um grave equívoco, pois, não apenas impediu a ampliação da atividade comercial do Grão-Pará como manteria os povoados tocantinos miseráveis e reféns de um comércio terrestre oneroso com os portos da Bahia e Rio de Janeiro. Segundo o governador do Grão-Pará, o marquês deveria ter sido levado ao engano, pois;

das informações que sem dúvida lhe foram presentes por pessoas, ou menos bem informadas, ou mais suspeitosas a este respeito, que as vantagens relativas a todo o continente da América no Comércio e Comunicação das suas diferentes Capitânicas, está pedindo indispensavelmente a liberdade e franqueza da mesma Navegação.¹⁴⁴

As redes de comércio do Grão-Pará, como explica Siméia Lopes (2013, p. 16), estendiam-se para além das áreas e vilas dos sertões da capitania, alcançando regiões do Maranhão ao extremo oeste do Estado do Brasil na capitania do Mato Grosso e avançavam para Caiena e Caribe, acompanhando as diretrizes estabelecidas pelo Marquês de Pombal em seu Secretíssimo Plano de Comércio.

O Secretíssimo Plano de Comércio consistia, segundo Corsino Medeiros dos Santos (2007, p. 88), entre outras coisas, na consolidação das comunicações e do comércio a partir do Grão-Pará com o restante da América Portuguesa. Para tal, o estabelecimento de registros, contagens e feitorias em pontos estratégicos, a construção de canais, derrocamento de rochas ao longo dos rios e a abertura de caminhos que encurtassem os trajetos eram ações previstas para se alcançar o objetivo do Marquês.

A morte de D. José I e a destituição de Pombal, de acordo com Santos (2007, p. 117), impactou diretamente no desenvolvimento do Secretíssimo Plano. Todas as ações administrativas, econômicas e políticas precisaram ser interrompidas. Associando a estes eventos as reiteradas alegações da Alfândega do Rio de Janeiro, como apontou Lopes (2013, p. 247), onde se afirmava que a abertura de uma navegação comercial pelo rio Tocantins resultaria em graves prejuízos. Acompanhando esta linha de pensamento podemos compreender a decisão do Marquês de Angeja em se opor a navegação tocantina.

Sem mais a possibilidade de um comércio fluvial, o déficit orçamentário em Goiás, segundo Salles (1992, p. 176), elevou-se a 16:086\$742 réis, agravado pelas fortes estiagens,

¹⁴⁴ Idem.

que ressecaram os campos e minguraram os riachos deixando os rebanhos a beira da inanição, seguidas das fortes inundações que paralisariam a capitania por alguns anos.

O estado caótico sem indicativo de solução imediata fez com que o governador Luiz da Cunha argumentasse a Coroa sobre a situação penosa que a capitania estava vivenciando. Diante do exposto, o governador sugeriu que uma solução poderia estar no aumento do número de trabalhadores africanos, mas os mineiros não tinham condições de arcar com a aquisição dos mesmos junto aos comboieiros. Segundo Luis da Cunha;

porque se esta capitania com doze mil pretos que tem actualmente de minerar velhos e cheios de mil moléstias produzio ainda o Quinto Real de anno próximo passado de 1782, 10/ @ 32/ m 7/ n e 54 grãos quanto não produziria se o numero de pretos e braços principal para a extracção do referido ouro fosse mayor.¹⁴⁵

Considerando a realidade do superendividamento dos mineiros, o governador sugeriu que fossem remetidos todos os anos uma quantidade de negros, à custa da Fazenda Real, para que fossem repartidos por entre os mineiros “pelo seu justo valor” na Junta da Fazenda como forma de permitir o reaparelhamento das fábricas e possibilitar o aumento da produção das minas. Todavia, uma vez que tal medida impactaria nos rendimentos da Fazenda Real, Luis da Cunha também apresentou uma alternativa que não implicaria em custeio. Segundo ele;

Mandar S. Mag facilitar a livre navegação e comunicação do comércio desta Capitania com a do Grão-Pará pellos Grandes Rios Tocantins e Araguaia porque desta se hão de conseguir alem das utilidades q se seguem de se fazer o commercio por agoa se conseguir é tão bem a da civilização de muytas Nasçoens Silvestres que habitão pelas margens daquelles Rios e dos mais que a elles vão dar.¹⁴⁶

A livre navegação do rio Tocantins era um princípio fundamental para a restauração da capitania aos olhos de Luis da Cunha. Ele estava ciente de que faltavam elementos essenciais para que a atividade mercantil produzisse resultados palpáveis a partir do território de Goiás, mas estava convencido de que no Grão-Pará, onde grupos de grandes comerciantes como Ambrósio Henriques, Manuel José da Cunha e Feliciano José Gonçalves que já exploravam o comércio com Mato Grosso também poderiam se interessar em comerciar diretamente com Goiás.

¹⁴⁵ AHU-Goiás- Carta do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, para a rainha, D. Maria I, datada de 15 de fevereiro de 1783, sobre a falta de negros como causa da decadência da capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2083.**

¹⁴⁶ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1783, sobre o estado de contínua decadência da capiitania e necessidade de medidas para impulsionar o desenvolvimento econômico da mesma. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2084.**

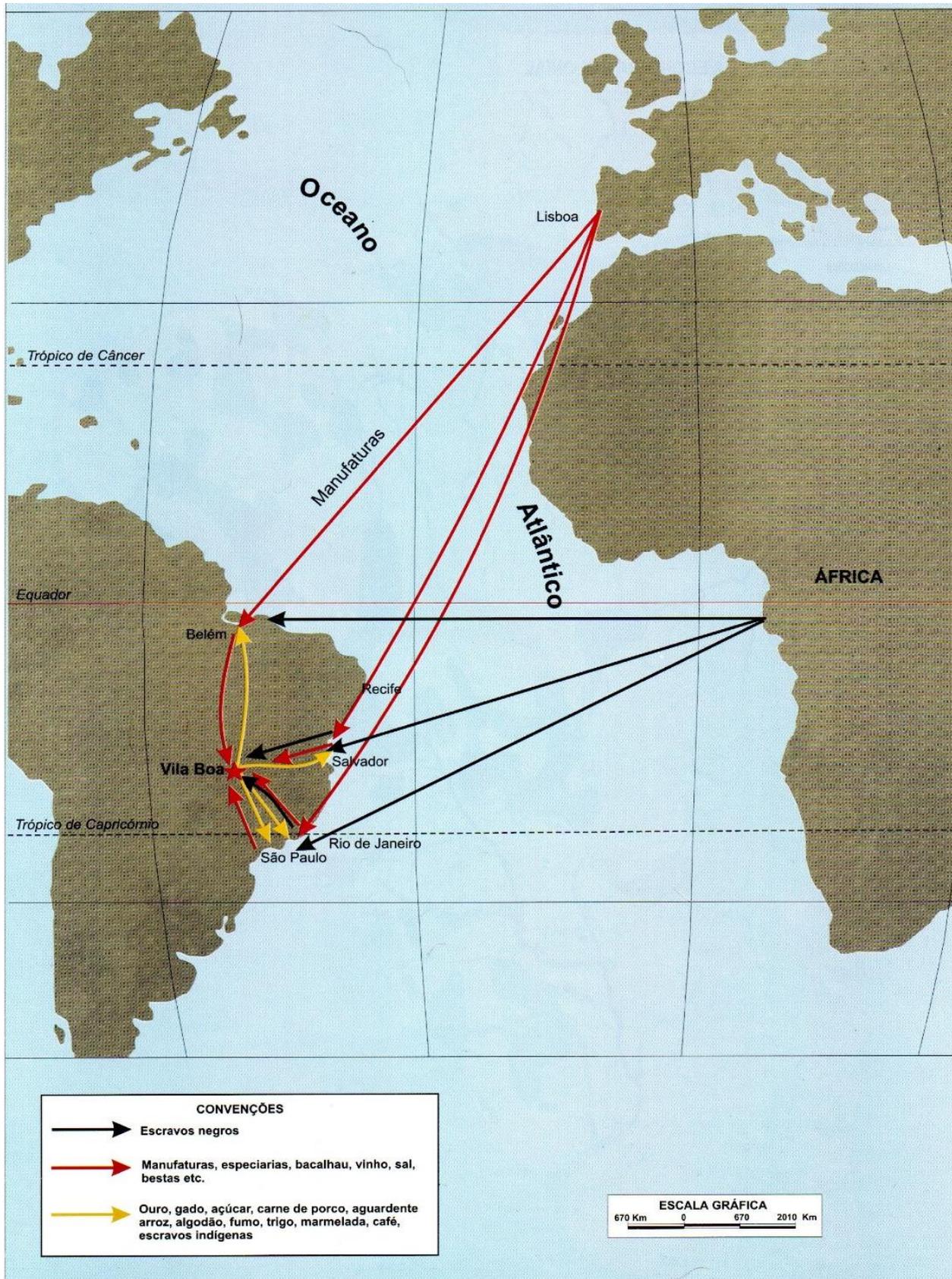
Diferente de Mato Grosso, as minas goianas estavam praticamente esgotadas e não havia possibilidade de contrabando com as possessões espanholas. O governador Luis da Cunha precisava de recursos que pudessem atrair a atenção dos comerciantes paraenses.

Embora na década de 1780 as produções de Goiás não fossem suficientes para abastecerem um mercado interno e exportar algum excedente, segundo Baena (1848, p. 86), naquele território havia bastante gado miúdo e grosso, com excelentes madeiras a serem exploradas nas extensíssimas florestas situadas para o norte, com campinas e salinas desaproveitadas, enxofre, vitriolo, sal amoníaco, antimônio e outros materiais para tinturaria e pintura, salitre, sal gema abundante na região do arraial de Traíras, sene ruibarbo, quina, baunilha, congonha, tamarindo, fava de São Caetano, pucherí, salsaparrilha, ruivinha, capim sapé, maná purgante, anil de folha larga e outras ervas medicinais. Dispondo de uma variedade tão vasta de produtos o que faltava a Goiás era uma saída para um porto de mar.

Uma conexão mais rápida com comércio atlântico permitiria que os arraiais goianos fossem abastecidos com os gêneros necessários a um preço acessível, da mesma forma como incentivaria a organização de grupos de comerciantes e a restauração das finanças da capitania. Esse era o desejo de Luis da Cunha, por esta razão, repetidas vezes apresentou a situação de decadência instalada de forma generalizada na capitania, instou ao reino a necessidade de se viabilizar uma navegação comercial com o Grão-Pará e procurou os meios possíveis de solucionar as demandas internas.

O comércio por água, como se referiu Luis da Cunha, iria atender diretamente as povoações como Pontal, Carmo, Natividade e São Félix. A partir destas uma miríade de moradores dispersos pelos sertões do norte da capitania de Goiás que estavam praticamente isolados dadas as péssimas condições das estradas da região que dificultavam a circulação dos comboios de bestas que levavam meses para alcançar aqueles povoados. Nesse sentido, podemos compreender que uma conexão fluvial com o porto do Pará seria bastante benéfico e conectaria Goiás ao comércio atlântico mais facilmente (figura 7).

Figura 7 A INSERÇÃO DO INTERIOR DA AMÉRICA PORTUGUESA NO COMÉRCIO ATLÂNTICO



Fonte: ROCHA, Leandro. Goiás pré-colonial e colonial. CECAB, 2001. p. 39

Convém ressaltar que entre as questões que tangenciavam o desenvolvimento comercial estava a necessidade de se introduzir moedas de cobre e prata naquela colônia. Desde o início da exploração aurífera predominou a utilização do ouro em pó para todo tipo de transação comercial. Cada estabelecimento comercial possuía uma balança para fazer a pesagem do ouro e, segundo Luis da Cunha, estimava-se que uma parcela considerável do ouro extraído se perdia “na quebra do ouro em pó, que devidido em pequenos pezos occasionão gravíssimo prejuízo ao giro do Commercio”¹⁴⁷.

conciderando se a parte q ficará pegada na balança em q se peza, a parte q o ar levará por mais cautela q se tenha quando se fazem os ditos pezos miúdos, a parte q indispensavelmente ficará pegada ao papel em q se embrulha e q se entornará no embrulhar o ditto papel não faltando na fraude continuada da pouca certeza das balanças¹⁴⁸.

Nessa linha de pensamento, argumentou-se sobre a maior utilidade que a utilização de moedas de cobre e prata teriam na dinamização das transações comerciais. De acordo com Luis da Cunha, evitando a circulação do ouro em pó “por consequencia aumentar-se o Real Quinto de Vossa Magestade, não só com o ditto ouro mais com os 5 por 100 q diária e anualmente se perdem”¹⁴⁹, também se evitaria o extravio de ouro. Entretanto a proposta nunca alcançou sucesso por ser errático o provimento de moedas.

Entre os anos de 1783 e 1784, os sucessivos ataques dos Xavante na região nortenha começaram a impactar negativamente o orçamento da capitania forçando ao governador, Luis da Cunha e seu irmão, Tristão da Cunha, a buscarem meios de cessarem as hostilidades na região entre o arraial do Pontal, o Maranhão e o Grão-Pará, pois somente assim se poderiam avançar o povoamento para as margens dos rios, ampliando os cultivos e as criações. Segundo Luis da Cunha;

a Nação Silvestre Chavante, principalmente, a parte que uza de canoa para os seus ataques pellos dittos rios para destruírem e arruinaem como tem feito a mayor parte das Fazendas de gado e Rossas que se tinhão estabelecidos nas suas férteis margens, impossibilitando de conhecer as mais utilidades que ellas poderão produzir.¹⁵⁰

A situação na repartição do norte já se arrastava desde 1764 quando, segundo o governador João Manuel de Mello, o grupo Xavante induzido por jesuítas espanhóis iniciou as

¹⁴⁷ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 10 de maio de 1783, sobre a necessidade de se introduzir moedas provinciais de Prata e Cobre a fim de se permitir a dinamização do comércio interno evitando a circulação do ouro em pó que se perdia a cada pesagem nos estabelecimentos comerciais. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2097.**

¹⁴⁸ Idem.

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ Loc. cit. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2084.**

hostilidades contra os arraiais existentes na região, em particular o de Crixás¹⁵¹. Durante as décadas seguintes os indígenas prosseguiram atacando os povoados dos julgados de Pilar, Traíras, São Félix e Natividade deixando um rastro de destruição.

das grandes e inumeráveis hostilidades que os povos desta capitania para a parte do Norte sofreu. As gentes silvestres da Nação Chavante tendo feito pella sua sucessiva e continuada guerra despovoar m^{tas} fazendas de gado, Rossas e mais habitações daquelles moradores e pondo os na mayor e deplorável consternação de não poderem subsistir pella falta de gêneros da primeira necessidade.¹⁵²

O episódio derradeiro ocorreu em 1784, já sob o governo de Tristão da Cunha, quando os Xavante avançaram sobre o caminho que levava as salinas, atacando um comboio de Antônio Francisco de Souza, onde mataram 8 pessoas e outras 3 ou 4 foram levadas. A partir deste evento, segundo Alencastre (1864, p. 329), o governador resolveu empreender a conquista definitiva dos Xavante.

O governador Tristão da Cunha Meneses, aparentemente, procurava manter uma perspectiva de médio e longo prazo em suas ações. Durante seu governo, a ênfase dada a mineração e busca por novas lavras não se repetiu como na gestão de seu irmão. Diante da realidade de não ser possível encher os cofres da capitania com ouro, como aponta Alencastre (1864, p. 327), ele preferiu conquistar alguns milhares de braços aptos para a lavoura e outras indústrias.

Após o incidente no caminho das Salinas preparou-se uma bandeira com 40 soldados da companhia de pedestres acrescidos de 40 indígenas Caiapó, que nutriam uma rivalidade geracional contra os Xavante. Sob o comando do Alferes Miguel Arruda de Sá, o grupo partiu para o arraial do Crixá com as ordens de apresentar uma proposta de paz, apesar dos assassinatos, roubos, depredações e outros vandalismos que aquele grupo realizou em quase três décadas de conflito.

Importante esclarecer que a opção de apresentar uma proposta de paz estava de acordo com as instruções dadas aos governos da capitania desde 1758, quando se determinou a aplicação do Diretório dos Índios às populações indígenas de Goiás, mas que somente passaram a ser aplicadas de fato em 1778, a partir do governo de D. José de Vasconcelos.

¹⁵¹ AHEG- CID- Códice nº 15- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, D. João Manuel de Mello, para o secretário de Estado, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 7 de junho de 1764, relatando sobre as hostilidades e crimes praticados pelos Xavante contra o arraial de Crixás na repartição norte da capitania.

¹⁵² AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 17 de julho de 1784, sobre as continuadas hostilidades do gentio Xavante na repartição do Norte e algumas considerações acerca das instruções para a civilização e redução dos indígenas, bem como da necessidade de uma comunicação comercial com o Grão-Pará pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 35, D. 2156.**

Segundo estas instruções ficava vedado qualquer guerra ofensiva aos povos indígenas e recomendava-se que o tratamento destes indivíduos com brandura como forma de estabelecer uma amizade duradoura para que pudessem contribuir com o projeto de colonização do território.

Achando-se todo o sertão daquelle vasto continente cuberto de índios, estes devião ser principalmente os que povoassem os Lugares, Villas e Cidades que se forem formando na certeza de que sem elles, nem poderia haver coltura, nem commercio, nem opulência, nem segurança que não fosse precária no Brazil.¹⁵³

A bandeira organizada, de acordo com Tristão da Cunha, custou aos cofres deficitários da capitania em torno de 291 oitavas de ouro, mas era necessário por fim as hostilidades para que aquela região pudesse voltar a ser povoada. Somente no ano de 1784, quando foi enviada a bandeira, 14 fazendas haviam sido devastadas, inúmeras roças destruídas e diversas famílias expulsas.

Os impactos da devastação que os Xavante estavam causando nos povoados nortenhos se refletiriam, como explica Salles (1992, p. 177), pelos anos seguintes na relação receita e despesa. Segundo a autora, os empreendimentos realizados por Tristão da Cunha aumentaram as despesas enormemente, dos 25:458\$253 réis gastos com a folha militar em 1782 passaram-se a 38:326\$138 réis em 1784.

No objetivo de reduzir os Xavante e acabar com as hostilidades que bloqueavam o desenvolvimento econômico na região setentrional, a despesa com a criação e manutenção do novo aldeamento chamado de Carretão de Pedro III representou um aumento de 24:652\$131 réis. Apenas em 1785, houve uma redução de despesas com um déficit de apenas 9:839\$572 réis, segundo Salles (1992, p. 178), a razão para esta diminuição de gastos pode estar relacionada ao resultado da pacificação dos Xavante que dificultavam os trabalhos nas lavouras, fazendas e minas da região.

Os aldeamentos reais como o de Carretão de Pedro III, de acordo com Chaim (1983, p. 102), foram criados como meio mais eficaz para reduzir os conflitos com as populações indígenas e evitar perdas de vidas de ambos os lados. Essa prática de aldear-se os indígenas, como lembra a autora, ia ao encontro dos ideais de Tristão da Cunha em desenvolver as demais atividades econômicas por toda a capitania, resolvendo o problema de falta de trabalhadores no campo e assegurando o abastecimento de víveres.

¹⁵³ AHEG- ITDI- Códice nº 20- Instruções dadas ao Governador e Capitão General de Goiás, D. José de Almeida e Vasconcelos, datada de 17 de maio de 1778, sobre a forma como deveria ser dado o tratamento aos povos indígenas da capitania de Goiás de maneira que os mesmos pudessem ser inseridos de forma positiva no projeto colonial.

O aldeamento do Carretão de Pedro III, segundo Chaim (1983, p. 127), representou a conclusão da redução e alocação do gentio hostil sob a proteção da Coroa no século XVIII. Todavia, como recorda a autora este estabelecimento não solucionou totalmente o problema de ataques indígenas. Os Avá-Canoeiro permaneceram sendo uma constante ameaça a segurança dos habitantes dos povoados nortenhos, em particular, os das margens do Araguaia.

A ideia de se utilizar dos indígenas reduzidos aos aldeamentos como mão de obra para impulsionar a produção agrícola e contribuir para o povoamento efetivo do território, em tese, solucionaria grande parte dos problemas enfrentados por Tristão da Cunha e, com o tempo, proporcionaria as condições necessárias para superar o estado de miséria instalado.

Contudo, como explica Salles (1992, p. 222), a proposta de estabelecer uma convivência pacífica entre colonos e indígenas não auferiu o progresso pretendido, pois, aos olhos dos colonos, os indígenas continuavam a ser inferiores e avessos a qualquer tipo de trabalho, enquanto para estes, os primeiros eram inimigos que exigiam sua sujeição. Os aldeamentos foram instrumentos custosos a Fazenda Real, mostraram-se insuficientes, e precisaram ser amparados por medidas adicionais, como indica Tristão da Cunha, com “os Registos, os Destacam^{tos}, algua guarnição nas Aldeyas do gentio p^a os conter e prevenir algum insulto”¹⁵⁴.

Em princípio, como explica a autora, a Fazenda Real deveria suprir os custos de manutenção nos primeiros seis meses, quando as roças começariam a produzir e assegurar sua subsistência. Mas, a resistência do nativo aos cultivos somada a uma direção preocupada em assegurar lucros em uma exploração sem trégua dos indivíduos contribuía para o esvaziamento dessas localidades. A partir desse fato, construiu-se uma narrativa, como aponta o governador, de que o fracasso dos aldeamentos ocorria em razão;

da ferocidade, ingratidão e rebeldia da cada hua das naçoens destes índios que não querendo aprender officios, som^{te} se conservavão aldeyados portanto tempo quanto fossem sustentados a custa da Real Fazenda, e q hua vez dezamparados se tornavão a meter nos matos [...] como aconteceu com o gentio Acroá, Xacriabá e outros de quem pertendeo tomar vingança.¹⁵⁵

Considerando episódios ocorridos em outros aldeamentos, os deputados da Junta da Fazenda passaram a defender que não se realizassem novos gastos com a política de aldeamento dos indígenas. Entretanto, Tristão da Cunha mantinha a convicção de que a persistência e a concessão de ferramentas com o tempo resultariam no bom aproveitamento dos indígenas no

¹⁵⁴ AHU-Goiás- Carta do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, a rainha D. Maria I, datada de 28 de dezembro de 1784, sobre as despesas realizadas com medidas tomadas para a civilização dos indígenas na capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 35, D. 2169.**

¹⁵⁵ Idem

desenvolvimento da agricultura e no avanço do povoamento permitindo que se franqueassem a navegação comercial pelos rios da região.

Dessa forma, o flagelo Xavante foi conquistado em 1785, mas os reflexos da devastação causada na região foram sentidos nos anos subsequentes através do considerável déficit financeiro. Diante da situação de desamparo financeiro, Tristão da Cunha solicitou ao reino, entre outras medidas, que fosse autorizada a comunicação comercial com a praça de Belém pelo rio Tocantins, pois;

no que utilizarão muyto estes povos pellos diminutos preços porque se venderão os gêneros nesta Cap^{nia} pello motivo de serem estes com m^{ta} facilidade transportados em canoas q prezentemente se vendem por serem os comboyos de bestas dos portos de mar a esta capitania chegando com hua oneroza despeza q faz com que os comerciantes não os possam vender sem q tirem as dittas despezas e os tantos por 100.¹⁵⁶

Ao passo em que se argumentava ao reino sobre a importância de se franquear a navegação nos rios da capitania em direção ao Grão-Pará, também se procurou instalar registros, como o estabelecido próximo do arraial do Pontal, e outros instrumentos para conter os extravios de ouro, ainda que fosse notório a decadência da produção daquelas minas.

Em 1786, o intendente da Casa de Fundição, José Carlos Pereira, relatou que no ano anterior a produção da repartição norte teria alcançado somente 136 marcos, 3 oitavas e 28 grãos e que tão diminuta produção evidenciava a realidade do extravio da produção. Para o intendente, os principais destinos dos contrabandistas de ouro que transitavam pela capitania seriam a cidade de Belém e a vila da Cachoeira.

Considerando a vastidão do território que separava Goiás dos dois portos e a impossibilidade de uma fiscalização mais efetiva, dada a insuficiência de soldados e recursos. O intendente sugeriu ao governador que instalasse patrulhas pelos rios da região e que fosse solicitado auxílio das autoridades da Bahia para revistarem os viajantes que fossem encontrados pela estrada do papagaio.

Outra motivação para as sugestões do intendente seria pelo grande número de pretos livres, mulatos e mestiços que recém-saídos da escravatura, mas ainda em uma sociedade escravocrata, como explica Palacin (1989, p. 35), associavam o trabalho físico a escravidão e a liberdade ao ócio. Em razão desta particularidade este grupo marginalizado preferia vagar sem ocupação, realizando furtos e trabalhando somente o indispensável para não morrerem de fome.

¹⁵⁶ Idem.

Contudo, em 1787, apesar dos problemas causados por este “não pequeno numero de vadios de que não hé muito fácil expurgar a terra”¹⁵⁷, como se referia Tristão da Cunha, os mesmos estavam sendo considerados como uma possibilidade para avançar o povoamento das margens dos rios Araguaia e Tocantins, principalmente na repartição norte da capitania onde eram quase a totalidade da população.

Embora os mestiços e mulatos, como esclarece Palacin (1976, p. 114), não fossem plenamente aceitos pela sociedade, muitas vezes vistos com receio e hostilidade, eles estavam entranhados em todos os níveis sociais chegando a representar 31% da população, dispersos por diferentes atividades econômicas.

Nesse sentido, quando o governador fala “de se entreter e ocupar esta qualid^e de gente”¹⁵⁸, ele aborda a recusa dos mulatos e mestiços “que não podendo acomodarse ao violento exercício de minerar, e sendo mais doq podem neseditarse para ministérios que lhes sejam próprios”¹⁵⁹, acabavam se tornando um grave problema. Para Tristão da Cunha, uma solução apropriada seria conceder-lhes terras na repartição norte, onde pudessem avançar no cultivo delas e prestarem algum serviço nos botes que transitavam pelos rios, ou mesmo, algum auxílio aos passantes.

Importante ressaltar que, embora o bloqueio da navegação comercial estivesse mantido em razão da decisão do Marquês de Angeja, a retomada da comunicação com o Grão-Pará pelos habitantes da repartição norte mantinha-se desde 1782. De acordo com o Tristão da Cunha, a população miserável dos arraiais nortenhos se aproveitou

da contrariedade ou mudança de Resolução com que em brevíssimo tempo a m^{ma} Snra mandou franquear e pouco depois prohibir a navegação daquelle Rio; e facilitandose por esta forma aos moradores desta e da capitania do Pará o descobrimento e pratica da mesma navegação que tem até agora sido difficultozo tornar a vedar inteiramente¹⁶⁰.

Segundo Alencastre (1864, p. 322), a população da região nunca teria deixado manter alguma relação com os povoados ao longo do rio Tocantins, tanto no Grão-Pará quanto no Maranhão. Em 1743, por exemplo, desceu o rio Tocantins até a cidade de Belém, Salvador

¹⁵⁷ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de fevereiro de 1787, sobre a necessidade de se franquear uma comunicação comercial com o Grão-Pará pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 36, D. 2222.**

¹⁵⁸ Idem.

¹⁵⁹ Idem.

¹⁶⁰ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 20 de junho de 1787, sobre a necessidade de se construir um Registro no rio Tocantins para se evitar que ocorressem descaminhos rumo ao porto do Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 36, D. 2228.**

Gonçalves Chaves, para pedir auxílio aos seus companheiros que estavam arraialados nas proximidades da cachoeira da Itaboca, resistindo aos ataques dos bárbaros gentios Acroá¹⁶¹.

Observando o contínuo desrespeito a decisão régia e na dificuldade de se obstar novas incursões daqueles moradores, o governador se viu na necessidade “dar execução ao projeto que há m^{to} tempo havia concebido, mandando levantar e construir no Rio Tocantins hum Registo”¹⁶². Tal medida, a luz do período que se iniciava com a ascensão de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, trouxe novas esperanças de uma abertura da navegação ao Grão-Pará.

Segundo Nívia Pombo (2011, p. 3), o novo secretário de estado da Marinha e Ultramar, pensava na agricultura como principal meio de aumentar as finanças do reino, aproveitando a conjuntura favorável ao crescimento. Dialogando com o pensamento econômico do período, D. Rodrigo de Sousa Coutinho considerou ser necessário criar medidas de incentivos como a isenção ou redução da carga fiscal para os gêneros produzidos, eliminar monopólios, estimular a aclimação de novas culturas, implementar melhorias técnicas, estabelecer uma rede de comércio intracolônia, ou, ainda, pensar soluções sobre a distribuição e a produtividade das terras. Para a autora, para a consecução de tal projeto foi de suma importância a participação dos governadores, como D. Francisco de Sousa Coutinho e Tristão da Cunha Meneses que comungavam do mesmo pensamento.

O governador de Goiás remeteu ao novo secretário de estado minuciosos ofícios tratando da situação de contínua decadência em que se encontrava a capitania, apresentando sugestões que poderiam auxiliar na retomada de uma prosperidade, alinhando-se ao pensamento de D. Rodrigo Coutinho. Em 1789, Tristão da Cunha conseguiu que Luís José de Brito da Contadoria Geral do Território do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia portuguesa emitisse um parecer endossando suas solicitações, ressaltando como isto seria do interesse da monarquia.

Segundo o contador a viabilidade de uma rota comercial fluvial com o Grão-Pará seria bastante benéfica, pois, como se observou no episódio de 1782, a carregação que Paulo Belo transportou ao Pontal teve pronta saída em razão dos preços mais acessíveis do que aqueles praticados pelos comboieiros, e pelo fato de terem tomado um caminho diferente conseguiram comerciar com os moradores dos sítios onde aportaram.

¹⁶¹ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, João de Abreu de Castelo Branco, ao rei D. João V, datado de 7 de novembro de 1743, sobre o pedido de auxílio a um grupo que enfrentava indígenas e em resposta a provisão sobre os descobrimentos de minas no rio Tocantins fomentado pelo governador de São Paulo e do conflito de jurisdição entre as capitanias do Pará e Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 3, D. 228.**

¹⁶² Loc. cit. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 36, D. 2228.**

Para Luís de Brito, a rota comercial além de permitir a entrada dos gêneros de que precisavam para o abastecimento da capitania, como consequência direta da atividade mercantil, incentivaria aos colonos a ampliarem as lavouras e as fazendas de gado para o interior, fato que repercutiria no aumento da arrecadação dos dízimos e dos contratos de entradas. Entretanto, o aspecto mais essencial apontado pelo contador foi a aquisição de “maiores e melhores conhecimentos daquelles vastos certos que ainda muitos se achão incultos, e talvez nelles se possam encontrar descobertos de ouro”¹⁶³.

Embora a navegação do rio Tocantins pudesse proporcionar a entrada de gêneros a preços mais acessíveis e diminuir a carência nos arraiais nortenhos e goianos, o objetivo maior de Tristão da Cunha e de seus sucessores era tornar a comunicação com o Grão-Pará uma rota de escoamento de sua produção futura a ser levada por negociantes goianos para aquele porto e não apenas pelos comerciantes paraenses em seus retornos. Desta maneira se asseguraria a entrada de maiores lucros proporcionando uma maior prosperidade.

Para concretizar seus projetos seria preciso, como destacou Luís de Brito, “estabelecer Registros nos lugares proporcionados a este fim, e principalmente na Capitania do Pará abaixo do citio do Funil e na entrada do outro Ryo para onde se navega p^a o Matto Grosso”¹⁶⁴, numa alusão ao rio Araguaia e a outras medidas necessárias para viabilizar o trânsito por aquelas vias.

2.2- A prosperidade precária de um Grão-Pará isolado: agricultura, comércio e indústria.

A manutenção do bloqueio de uma navegação comercial através do rio Tocantins e de outros tributários do rio Amazonas dificultou uma integração maior do Grão-Pará com as capitanias interiores da América portuguesa durante a década de 1780. Todavia, este revés possibilitou que maiores atenções fossem direcionadas para o desenvolvimento do setor de exportação e administração do extenso circuito mercantil interno que nas décadas finais dos Setecentos conectava ao Grão-Pará todo o território entre a capitania do Maranhão e a capitania do Mato Grosso.

Sem a governança da companhia de comércio e seu mandato de monopólio, as estruturas produtivas paraenses, segundo Costa (2012, p. 57), precisaram se reordenar. Nesse contexto, o circuito mercantil endógeno, como indica Corsino Santos (2007, p. 89), foi bastante importante

¹⁶³ AHU-Goiás- Carta do contador da Controladoria Geral do Território da Relação do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia portuguesa, Luís José de Brito, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datada de 14 de janeiro de 1789, sobre o desenvolvimento do comércio fluvial com as capitanias vizinhas, evidenciando ser esta medida administrativa um dos meios para aliviar a grande decadência instalada na referida capitania. AHU_ACL_CU_008, Cx. 37, D. 2297.

¹⁶⁴ Idem.

para assegurar a dinamização das atividades econômicas na região mantendo o crescimento das exportações pelo porto de Belém.

No decorrer da década de 1780, como indica Arruda (1980, p. 646), o crescimento das exportações pelo porto paraense foi vertiginoso, mais que dobrando se comparado com o período anterior. Para autores como Celso Furtado (2004, p. 97), o ocorrido no Grão-Pará estava sendo potencializado por um conjunto de fatores circunstanciais que teve grande repercussão no mercado mundial e, tão logo se dissipassem estes fatores, o surto econômico vivenciado iria definhando.

Observando a economia da região, Furtado (2004, p. 96), reputou as capitânicas do Maranhão e do Grão-Pará como sendo dois centros autônomos, cada qual com suas particularidades. Embora as exportações paraenses fossem um pouco superiores, para o autor, o Grão-Pará existia como um núcleo totalmente isolado, vivendo exclusivamente do extrativismo florestal com base na exploração dos indígenas, sobre o qual, à época, não se dispunha de muitas informações.

Para Martins (2017, p. 31), a economia paraense era o carro-chefe da economia amazônica, porém, pela dependência das carregações de cacau. O principal produto exportável da região por muitos anos, como indicam Roberto Santos (1980, p. 18) e Dauril Alden (1974), a despeito de todos os estímulos ao seu cultivo, o cacau ainda era associado ao extrativismo. A proeminência de suas carregações eclipsava os demais segmentos com alguma importância nas exportações. Dessa forma, contribuindo para a cristalização de percepções que negavam o desenvolvimento de uma atividade agrícola relevante.

Apesar de a agricultura ser incentivada, para Santos (1980, p. 18), ela teria permanecido como uma alternativa ou, ao menos, como um complemento expressivo a atividade extrativista, pois, a população preferiria a apanha dos frutos ao esforço do preparo, sementeira e tratamentos culturais da terra. Além disso, a mão de obra nativa seria avessa ao trabalho de lavoura. Em resumo, o autor não observou nenhum desenvolvimento agrícola relevante no Grão-Pará.

Entretanto, desde que se procurou integrar mais fortemente a região ao sistema colonial português, como destaca Martins (2017, p. 12) e Costa (2012, p. 45), a atividade agrícola foi privilegiada, sendo associada à inserção do segmento indígena no estrato camponês ao lado de empreendimentos escravistas eficientes. Para tal, foi criada a companhia de comércio com o objetivo de reestruturar as bases produtivas implantando medidas estimuladoras e reformistas.

Como resultado de uma política agrária ilustrada que pregava um racionalismo científico e um pragmatismo econômico, conforme explica Joana Medrado (2013, p. 138), expresso no cultivo de plantas e criação de animais que pudessem revigorar a economia

lusitana, procurou-se encontrar alternativas para ampliar a produção de alimentos e de matérias primas que possibilitassem o desenvolvimento industrial do Reino.

Assim, o agrarismo português, como indica José Alves de Souza Junior (2012, p. 90), continuou aprofundando as medidas para organização de uma produção agrícola de larga escala implementadas no consulado pombalino seguindo a orientação de dois princípios basilares, a saber, a distribuição racional dos cultivos segundo a aptidão do solo e o da utilidade pública sobre o bem particular. Dessa forma, tivemos uma alteração da paisagem rural com a introdução de novos ensaios agrícolas ao lado da experiência extrativista.

Este fomento agrícola, como esclarece Leandro Tocantins (1982, p. 50), também orientava para o cultivo dos gêneros dos sertões. Dessa forma, a lavoura do anil, por exemplo, um arbusto bastante abundante na região, foi incentivada em diversos pontos do Grão-Pará e na Capitania de São José do Rio Negro¹⁶⁵. Pois, como explica o Padre João Daniel;

Já sabem todos, que o anil é tinta azul, e a mais precisa, e usada nas fábricas de lãs, sedas, algodão e mais panos; porque não só os panos azuis se tingem com ela; mas tão bem os pretos, para saírem bem pretos, e não desbotarem são primeiro tintos com anil; mas com ser tão preciosa tinta: e haver no Amazonas com tanta abundância, são mui poucos os curiosos que dela se aproveitam; e ainda os poucos, que o fazem, se contentam com pouco; e só se aproveitam do anil nos usos familiares. (DANIEL, 1976, p. p. 425)

Durante a passagem pela região do vale do rio Tocantins, em 1784, o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira observou que nas cercanias da vila de Baião havia muitas árvores de anil e tabaco que não eram exploradas¹⁶⁶, provavelmente por falta de instruções adequadas de como poderiam sê-las. Embora, segundo o Padre João Daniel (1976), já houvesse sido descrito algumas das formas utilizadas pelos locais para a extração do anil.

1º modo. Colhida a folha ou só, ou com as bages, e sementilhas a cozem em grandes caldeirões, ou panelas, e depois de bem cozidas tirando a panela do fogo, e deixando assentar o polme, deitam fora a folha; e tornando a dar tempo a aquietar a água, a separam para outras vasilhas, e do polme que fica assentado no fundo fazem pães como de chocolate, ou tijolos, e depois de secos os guardam, e são o anil mais ordinário e comum. O mais fino porém e mais precioso é o polme que fica na segunda vasilha para onde se separou a agua, posto que muito mais diminuto. As mesmas duas castas se fazem das sementilhas se se cozem separadas das folhas. 2º modo é quase o mesmo, mas com o adito de pisarem e machucarem para o que aloram a folha em pilões

¹⁶⁵ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 3 de novembro de 1773, informando o envio de um caixote com uma boa amostra do anil produzido e a necessidade de a companhia estabelecer um preço para o produto. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6062.**

¹⁶⁶ AHU- Pará- Ofício do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, relatando o resultado das suas observações recolhidas na sua viagem pela capitania do Rio Negro, na companhia do coronel Manuel da Gama Lobo de Almada, e do riscador José Joaquim Freire, desde a vila do Cameté e indo pelos Lugares de Baião, S. Bernardo até à Fortaleza de Alcobaça no rio Tocantins, e remetendo a bordo da charrua “Águia” as produções adquiridas na Ilha Grande de Joanes. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 92, D. 7391.**

grandes que para isso tem mui acomodados; e então largam melhor a tinta e avultam mais as fornadas, mas tem mais trabalho. (DANIEL, 1976, p. 425)

Ao longo dos Setecentos foram encaminhadas diversas amostras do anil produzido na região para o Reino de modo a serem examinadas no real laboratório. Infelizmente a maior parte das amostras foram consideradas de qualidade inferior. Todavia, segundo Alexandre Ferreira (2007, p. 137), após as amostras de anil passarem por um longo processo de purificação das impurezas, em 1774, foi compilada a Instrução para se Fabricar o Anil, um impresso orientando como deveriam ser feitas as novas experiências de cultivo e beneficiamento.

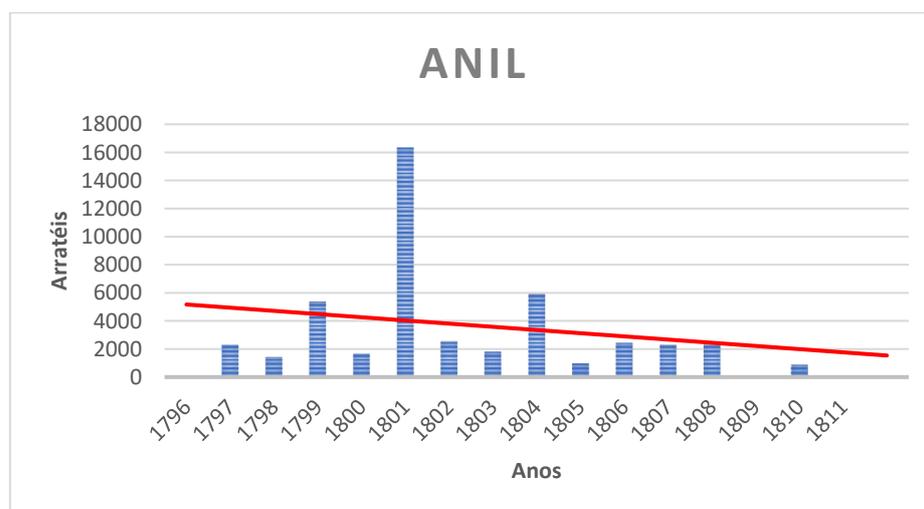
O naturalista também recorda que tentou-se cultivar o anil nas terras da baía do sol, na região do rio Capim, nas vilas de Barcelos e Tomar. Entretanto, apesar de ser orientada pela Coroa ampliar o cultivo do gênero, em 1776, o governador João Pereira Caldas informou ao reino que estava encontrando resistência entre os lavradores no cultivo do anil “pello seu pouco rendimento, e demaziada impertinência não os inclina a emprehenderen na com efficacia e tãoobem pellos poucos homens que por aqui há de possibilidade e capazes de entrarem em experiencias de maiores despezas”¹⁶⁷.

Apenas em 1786, segundo o comandante Manuel Lobo d’ Almada, o cultivo de anil apresentou-se promissor em 17 povoações da capitania do Rio Negro, com destaque “do mencionado Anil pertencem 29,, 18^{1/2} a Manoel Martins e 13,,18^{1/2} ao Alferes Paulo que fabricarão estas porçoens por sua conta”¹⁶⁸. Entretanto, de acordo com Alexandre Ferreira (2007, p. 137), o estabelecimento de um preço baixo “de oito, nove e dez tostões, e o ultimo e melhor, até onze” teria gerado profunda frustração entre os lavradores na capitania paraense, o que talvez explique a tendência de queda na produção/exportação pelo porto de Belém conforme podemos observar no gráfico abaixo (gráfico 2).

¹⁶⁷ AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de janeiro de 1776, remetendo amostras de anil para a Junta da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e informando sobre os esforços para incentivar o cultivo desta planta na capitania. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6260.**

¹⁶⁸ APEP-CDG-Código 353- Documento nº 39- Correspondência de Manuel da Gama Lobo d’Almada para o ex-Governador, João Pereira Caldas, datada de 31 de julho de 1786, encaminhando a relação da exportação de anil produzido no distrito superior do Rio Negro. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO353.**

Gráfico 2 EXPORTAÇÃO DE ANIL DO GRÃO-PARÁ PARA O REINO



Fonte: ARRUDA, José. O Brasil no Comércio Colonial, 1980. p. 447-448.

Outro cultivo que prosperou bastante no período foi o algodão, segundo o Alexandre Rodrigues Ferreira (2007, p. 140), dada a sua “excelente qualidade”, atendendo uma demanda do setor têxtil europeu, de acordo com Tocantins (1982, p. 80), na tecitura de panos destinados à estamparia e nos estofos entrefinos, madapolões, veludo e nos tecidos grossos e encorpados.

A cotonicultura, diante da demanda criada pela revolução industrial, progrediu enormemente. Quase todas as casas, segundo Tocantins (1982, p. 51), possuíam um descaroçador, roda de fiar e um tear para o fabrico artesanal de tecidos e redes de dormir. Essa indústria caseira, dada a relevância, foi bastante melhorada com a aplicação de novos métodos de descaroçar e com a introdução de outras espécies.

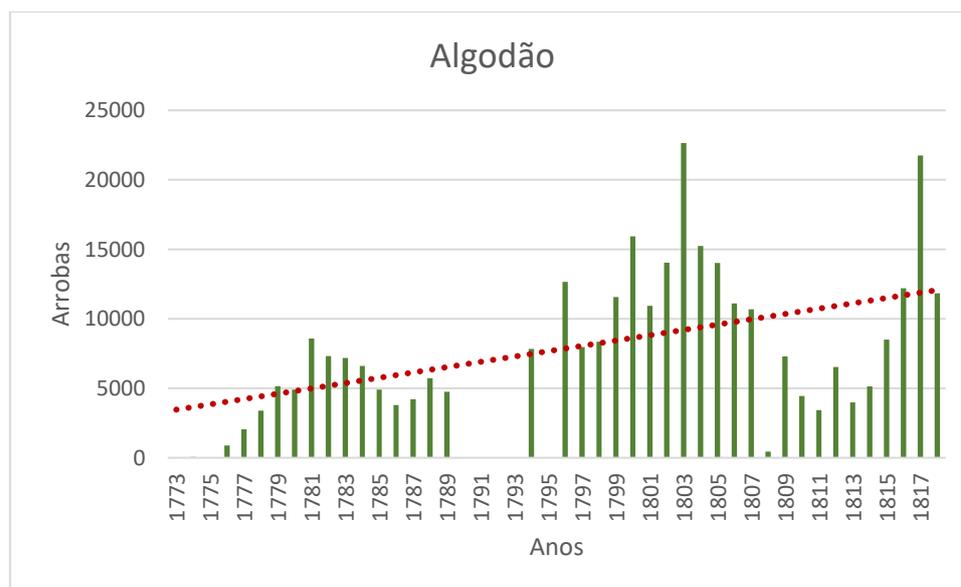
Segundo Tocantins (1982, p. 81), sementes de algodão teriam sido trazidas de Caiena e difundidas nos algodoais paraenses, pois, o algodão francês renderia 24 libras em rama, enquanto o regional apenas oito. A diferença poderia ser atribuída ao produto extraído ou também poderia ser atribuída ao fato de que o algodão paraense era tido como “trigueiro, em geral sujo”, uma vez que, segundo Alexandre Rodrigues Ferreira (2007, p. 140), “praticam os comerciantes, o abuso em prejuízo do comercio e descredito seu, deixarem ir ensacados alguns paus, trapos e pedras”.

Considerando que a má qualidade poderia concorrer para diminuir ou estacionar o comércio dos gêneros exportados. Os comerciantes de Lisboa se queixaram a Coroa que, segundo Tocantins (1982, p. 81), reeditou a determinação de que toda pessoa envolvida na falsificação das cargas de algodão fosse penalizada com prisão e multa de 10 mil réis. Outra medida, de acordo com o naturalista, foi a recomendação aos lavradores de que;

no ato de descarregar o algodão, aplicar todo o cuidado em separar o branco do ruivo, ou do que tivesse outra qualquer cor; deveriam no ato de ensacarem, evitar toda a fraude, de introduzirem nas sacas a areia, os paus e os trapos; antes fazer conhecer que o algodão do interior das sacas, não desmente as amostras exteriores, determinando uma marca própria eleição V. Excia., em vista da qual pudessem os comerciantes de Lisboa assegurar aos correspondentes do norte, a igualdade do gênero. Deveria V. Excia., pela sua parte, anunciar aos lavradores a intenção em que estava de animar este ramo do comércio, propondo-lhes os interesses que lhes haviam de resultar e a atenção que prometia aos seus trabalhos, havendo de honrá-los e distingui-los com mandar por nas suas sacas outra marca particular de V. Excia., depois que o lavrador, ou quem tivesse ensacado o algodão, jurasse sobre os Santos Evangelhos, perante uma pessoa autorizada que as ditas sacas não estavam viciadas, revistando-se o nome da pessoa, a marca das sacas e o navio do embarque, para, a todo tempo, poder ser obrigada a responder pela diferença que se-lhes achasse e provasse(FERREIRA *apud* FERRÃO & SOARES, 2007, p. 149).

De toda forma, a cotonicultura no Grão-Pará continuou prosperando e no período pós-1780, como apontado por Roberto Simonsen (2005, p. 473) e por Barata (1915), passou a figurar como um dos elementos ponderáveis da exportação paraense (Gráfico 3).

Gráfico 3 EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO DO GRÃO-PARÁ



Fonte: Baseado em dados compilados por Francisco de Assis Costa (2012), Alexandre Rodrigues Ferreira (2007), José Arruda (1980), Manuel Nunes Dias (1970), Roberto Simonsen (1957) e extraídos de mapas de carga de 1773 a 1818 dos Avulsos do AHU.

Figurando nos primeiros lugares no catálogo de exportações, como destaca Tocantins (1982, p. 72), o arroz disputou a primazia nas exportações com a produção de cacau. O arroz, como explica o autor, era comumente utilizado pela população local, servindo de sustento em eventuais períodos de escassez de farinha e, diante da ausência de moeda, para efetuar os pagamentos dos “filhos da folha”. Ainda na década de 1760, o missionário João Daniel já reportava os extensos arrozais espontâneos existentes na capitania;

há searas muito extensas de arroz de sua natureza, que em muitas paragens nasce por si mesmo, como em outras nasce a erva e feno. Admiram-se estes grandes arrozaes pelo meio de lagos e rios em alguas baixas; onde por si nascem e crescem todos os anos; e do mesmo grão que vai caindo renasce segunda seara e assim se faz perpétuo naqueles lugares. Nasce na vazante dos rios e lagos e posto que logo tornem a encher nunca fica alagado, mas vai pulando e crescendo tanto quanto alteam as agoas de modo que sempre fica superior a mesma agoa ainda que esta cresça muitas braças e se conserve por muitos dias e semanas. (DANIEL, 1976, p. 312)

Diante do déficit cerealífero na metrópole, como indicado por Rosa Acevedo (2005, p. 80), o arroz branco da Carolina foi introduzido na região na década de 1770 por João Pereira Caldas em substituição a variedade silvestre¹⁶⁹. Rapidamente a produção deste gênero se espalhou pela região alcançando uma boa produtividade. Em 1778, por exemplo, o diretor de Serzedelo, José Pereira, remeteu a relação da produção de arroz, onde demonstrou que no primeiro ano a localidade alcançou 20 alqueires e no segundo ano 45 alqueires situação que se mostrou similar no lugar do Piriá que alcançou 75 alqueires¹⁷⁰.

Segundo Baena (1969, p. 194), os copiosos plantios em Macapá, por exemplo, renderam em apenas um ano uma colheita de aproximadamente quarenta mil alqueires de arroz. Em 1779, Manuel da Gama Lobo d'Almada demonstrou o sucesso auferido com a colheita anterior que alcançou aproximadamente 2937 arrobas e 21683 alqueires nas vilas de Macapá, Vistosa e Mazagão¹⁷¹, sendo tão desproporcional que o rico proprietário de olaria e 83 escravos, dono de curral e da máquina de descascar arroz, Antônio José Vaz foi obrigado a conduzir suas cargas em canoas particulares¹⁷², pois as canoas de transporte que conduziram a produção para Belém estavam sobrecarregadas.

Aparentemente as produções entre 1780 e 1784 teriam sido muito promissoras em algumas povoações, mas sem mais o transporte fornecido pela companhia parte dessas produções ficava na terra por falta de braços para a colheita ou mais tempo no paiol aguardando as canoas de transporte. Nas canoas dos fretes que iam para Belém eram remetidos diversos

¹⁶⁹ AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de dezembro de 1772, informando sobre as providencias que mandou tomar o administrador da companhia de comércio, Gonçalo Pereira Viana, a respeito das culturas do arroz e anil naquela capitania. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 69, D. 5913.**

¹⁷⁰ APEP-CDG-Código 345, nº 2- Carta do diretor de Serzedelo, José Pereira, Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas datada de 25 de março de 1778, encaminhando a Relação de produção de arroz do Lugar de Serzedelo e do lugar de Piriá. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO345.**

¹⁷¹ APEP-CDG-Código 347- Documento nº 9- Correspondência de Manuel da Gama Lobo d'Almada para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 2 de junho de 1779, encaminhando a relação da exportação de arroz pertencentes as vilas de Macapá, Vistosa e Mazagão para a Cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO347.**

¹⁷² APEP-CDG-Código 347- Documento nº 16- Correspondência de Manuel da Gama Lobo d'Almada para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 8 de junho de 1779, informando que Antônio José Vaz estava conduzindo seus carregamentos de arroz, algodão e demais cargas em canoas particulares para a Cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO347.**

gêneros para serem entregues a pessoas específicas que os aguardavam. Em 1780, por exemplo, a canoa de frete que partiu do lugar de Azevedo das 193 arrobas de arroz que conduzia, 163 arrobas estavam destinadas ao Alferes José Ferreira Lisboa e as restantes a Manuel José Alves Bandeira que provavelmente as embarcariam para o reino¹⁷³.

Diante do avanço dos cultivos, em 1782, o vigário Manuel Teixeira que ocupava o cargo de diretor interino do lugar de Azevedo, justificou ao governador a demora no envio da canoa dos fretes devido a reparos na embarcação que recebeu meia coberta para permitir o transporte de 2400 arrobas de gêneros¹⁷⁴. Na relação da canoa de comércio feita pelo diretor Manuel Carlos dos Santos, em 1783, a povoação havia produzido 810 arrobas de arroz fica evidenciado o volume que a produção da região estava alcançando de ano a ano¹⁷⁵.

Em 1784, o principal Domingos de Barros conduziu da povoação de São Bento do Rio Capim para a Tesouraria Geral, segundo Maximiano de Oliveira Pantoja, aproximadamente 51 alqueires de farinha e 49 alqueires de arroz oriundos da sua roça do comum¹⁷⁶. Enquanto isso, Maurício José Sousa, o diretor do Lugar de Azevedo, esclarecia que a canoa de transporte do arroz estava sobrecarregada e o restante da produção iria em outra ocasião¹⁷⁷.

No mesmo ano, na povoação de Oeiras, Manuel Ferreira Barreto, explicava que “leva o soldo p^a entregar na Thizoraria G^{al} 132 arobas de algodam, e ultima remesa do algodoad e arrozal do anno passado q por falta de gente não tem hido mais sedo”¹⁷⁸. No mês seguinte, “o cabo da canoa Alberto Gonçalves leva p^a entregar na Thizoraria G^{al} do Commercio 400 alqueires de

¹⁷³ APEP-CDG-Código 353, s/n- Carta do diretor do Lugar de Azevedo para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 12 de agosto de 1780, encaminhando a Relação dos gêneros que estavam sendo transportados pela canoa dos fretes para a cidade do Pará com a identificação dos seus destinatários. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO353.**

¹⁷⁴ APEP-CDG-Código 389, Documento nº 33- Carta do diretor interino do Lugar de Azevedo, vigário Manuel Teixeira para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 16 de abril de 1782, justificando o atraso na partida da canoa dos fretes para a cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO389.**

¹⁷⁵ APEP-CDG-Código 389, Documento nº 45- Carta do diretor do Lugar de Azevedo, Manuel Carlos dos Santos, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 12 de janeiro de 1783, remetendo a relação de gêneros e de passageiros que estavam indo pela canoa do comércio para a cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO389.**

¹⁷⁶ APEP-CDG-Código 408- Documento nº 11- Correspondência de Maximiano de Oliveira Pantoja para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 3 de fevereiro de 1784, informando sobre a remessa de alguns alqueires de farinha e arroz para a Tesouraria Geral pela canoa de transporte que partia da povoação de São Bento do Rio Capim. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

¹⁷⁷ APEP-CDG-Código 408- Documento nº 42- Correspondência de Maurício José Sousa, diretor do lugar de Azevedo, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 1 de abril de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de arroz pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

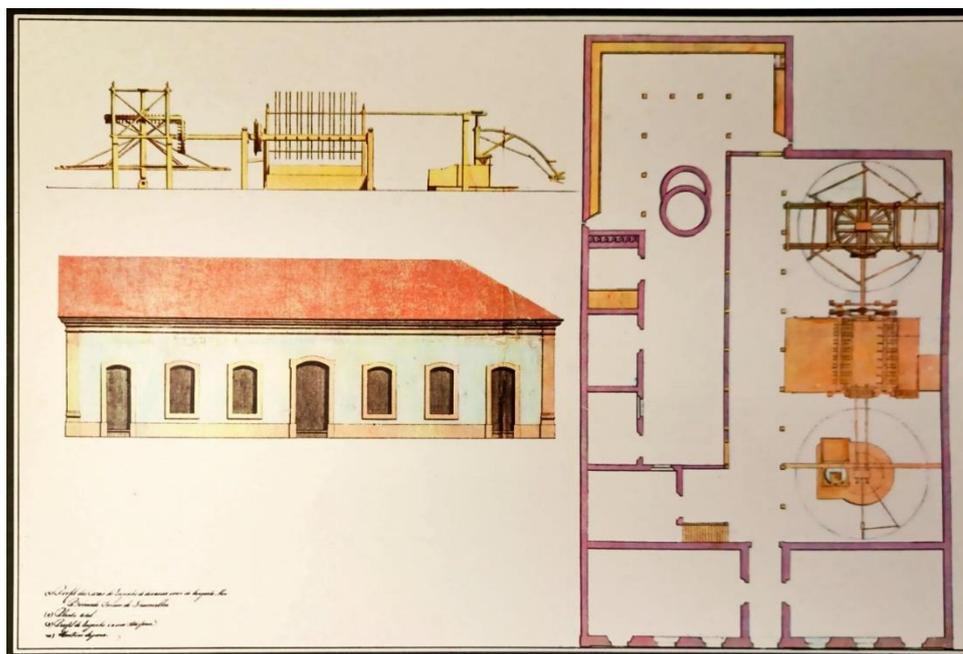
¹⁷⁸ APEP-CDG-Código 408- Documento nº 47- Correspondência de Manuel Ferreira Barreto, do lugar de Oeiras, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 18 de abril de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de algodão pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

arroz do que tem do rossado desta villa e fico cuidando em colher o mais que ainda há no campo”¹⁷⁹.

Situação similar a vivenciada por José Antônio da Costa Corte Real na povoação de Melgaço que, com o início do inverno amazônico, enviou 150 alqueires de arroz produzidos em uma pequena canoa, pois a outra estava ainda sendo reparada¹⁸⁰. Relatando dificuldade de remeter para Belém a produção das suas roças, Henrique José de Vaz escreveu ao governador solicitando uma embarcação para poder transportar a sua colheita.

A rizicultura no Grão-Pará, segundo Simonsen (2005, p.444) e Rosa Acevedo (2005, p. 81), apresentou um importante crescimento em razão dos incentivos da Coroa fosse a isenção alfandegária válida até 1804, ou mesmo as medidas que asseguraram a introdução de moinhos de beneficiamento do arroz que possibilitou a moradores a importar as peças do Reino. Apenas em Belém, segundo Reis (1993, p. 100), havia sido instalados sete engenhos com maquinário para descascar arroz (figura 8).

Figura 8 PERFIL DAS CASAS DE ENGENHO DE DESCASCAR ARROZ DE B.T. VASCONCELOS



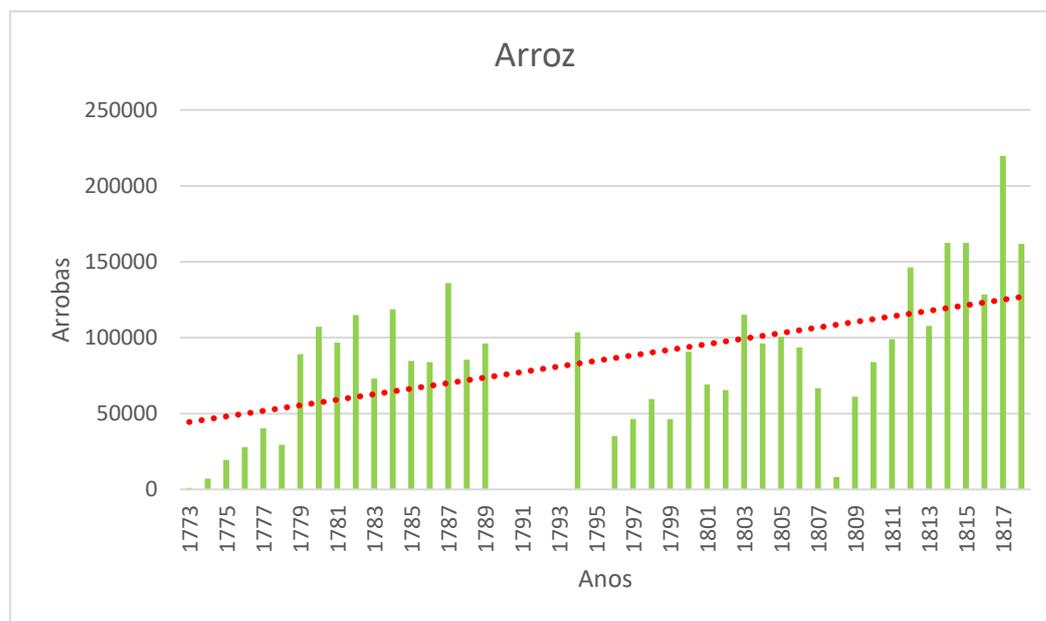
Fonte: Ferreira, Alexandre Rodrigues. Viagem Filosófica, 1971.

¹⁷⁹ APEP-CDG-Código 408- Documento nº 63- Correspondência de Manuel Ferreira Barreto, do lugar de Oeyras, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 8 de junho de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de arroz pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

¹⁸⁰ APEP-CDG-Código 408- Documento nº 53- Correspondência de José Antônio da Costa Corte Real, do lugar de Melgaço, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 18 de maio de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de arroz pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

Segundo Reis (1993, p. 104), entre 1773 e 1802 a exportação ascendera rapidamente a aproximadamente um milhão e meio de arrobas de arroz. Embora, como indicado por José Jobson de Andrade Arruda (1980, p. 392), a produção de arroz progredisse em um ritmo oscilante até princípio dos oitocentos quando teria se firmado uma tendência crescente do volume das exportações para o Reino (gráfico 4).

Gráfico 4 EXPORTAÇÃO DE ARROZ DO GRÃO-PARÁ PARA O REINO



Fonte: Dados compilados de BARATA, Manuel, 1915 p. 13 e ARRUDA, José, 1980. p. 395- 396

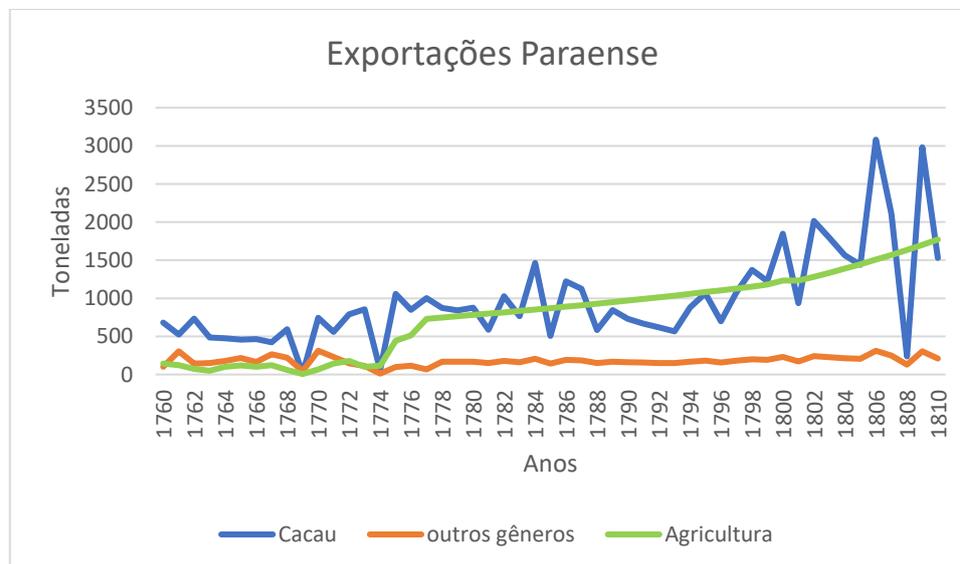
O sucesso dos cultivos de café, ao lado do cacau, do arroz, do anil e de outras variedades de plantas tropicais logo espalharam-se pelas capitanias amazônicas, evidenciando as observações de Alexandre Rodrigues Ferreira (2007, p. 135) de que a suposta arruinada agricultura não o estava realmente contrastando com o discurso decadentista presente nas correspondências com o Reino.

As exportações do Grão-Pará continuaram a possuir uma tendência ascendente. Entretanto, como destaca Luiz Cordeiro (1920, p. 16), observar apenas o que foi exportado não permite ter uma ideia da real produção da capitania, seria preciso considerar os gêneros produzidos para o consumo da população como farinha, cereais, peixe salgado e outros itens, mas elencar seus números é uma tarefa de difícil execução.

No entanto, mesmo não dispondo destes números da produção para o consumo interno, podemos inferir sobre o aumento gradual das exportações de gêneros agrícolas nas carregações para o Reino. Embora o volume destes ganhasse espaço nas embarcações não chegaram a

concorrer com produção extrativista que quase sempre se manteve superior, especialmente em razão das carregações de cacau (gráfico 5).

Gráfico 5 EXPORTAÇÕES DO PORTO DO PARÁ PARA O REINO



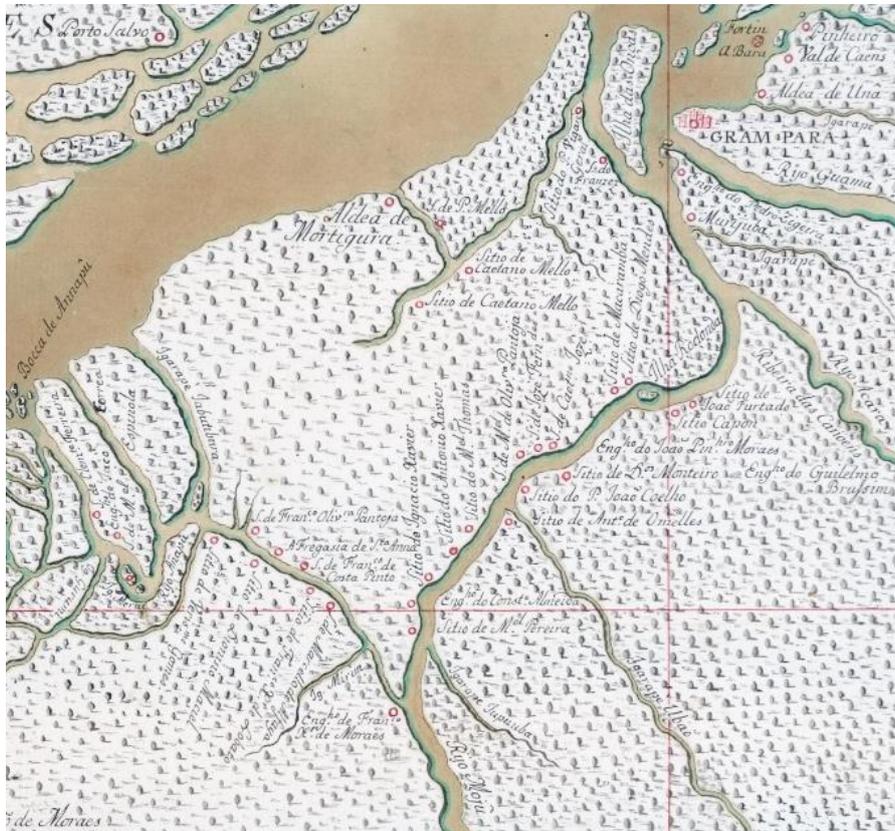
Fonte: Baseado em dados compilados por Francisco de Assis Costa (2012), Manuel Nunes Dias (1970) e extraídos de mapas de carga de 1760 a 1810 dos Avulsos do AHU.

Importante ressaltar que, mesmo sendo este aumento das exportações agrícolas perceptível, aos olhos de autores como Diego de Cambraia Martins (2017, p. 31), a produção paraense não conseguiu evoluir por ser dependente do extrativismo do cacau, com alguma importância de outros gêneros. Ou seja, ainda que o cacau fosse responsável por aproximadamente 47% das carregações, como alega o autor, não podemos associá-lo tão somente a atividade extrativa, pois, como demonstrado por Alden (1974) e Baena (1969), seu cultivo já havia se consolidado por inúmeras propriedades dispersas pelas capitânicas do Grão-Pará e do Rio Negro.

2.2.1- A agricultura de exportação e seus impactos internos

Considerando as transformações que estavam se processando no mundo nas últimas décadas do século XVIII, novos objetivos geopolíticos foram atribuídos a região amazônica. O fomento ao cultivo fez com que dezenas de sítios, engenhos e engenhocas dominassem a paisagem rural as bordas de rios e alagadiços da região tocantina, principalmente, nas margens dos rios Guamá, Capim, Moju e Acará onde encontramos uma quantidade considerável de propriedades sesmarias, mas não apenas estas (figura 9).

Figura 9 DISPOSIÇÃO DE SÍTIOS E PROPRIEDADES NA REGIÃO DO BAIXO TOCANTINS



Fonte: Mapa do rio das Amazonas thé donde conserva este nome e toma o do rio dos Solimoens, executado pello Cap Eng João André Schwebel, 1758.

No projeto agrário pensado para a região, os cultivadores deveriam mesclar espécies extrativas, alimentares e outros tipos agricultáveis. Contudo, os colonos preferiam orientar a produção de suas propriedades para exportação tendo em vista a valorização dos gêneros, e os indígenas que deveriam cultivar nas roças dos diretórios eram alocados em outras atividades, tanto nos chamados serviços reais quanto a serviço de moradores. Tal situação impactou duramente a estrutura produtiva existente.

A sobrecarga de demandas sobre a população indígena ao lado das dificuldades de aquisição de africanos, segundo Ermelinda Pataca (2022, p. 56), constituía um empecilho ao desenvolvimento agrícola, industrial e comercial no Grão-Pará. Em 1784, durante sua passagem pela capitania, o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, refletindo a respeito da agricultura nas povoações indagou;

Onde vai parar a agricultura delas? Nenhum trata de suas roças, nenhum tem casa nem estabelecimento certo. [...] Ainda que se restringe ao tempo de serviço a que obrigam as portarias para nos 6 meses se empregar cada índio no trabalho das roças; liberdade é esta que nenhum consegue porque sendo eles necessários para as reais expedições apenas descansam oito ou nove dias se é que descansam tanto nas suas povoações,

são de novo reconduzidos para o serviço de outros seis meses sem lhes ficar tempo que empreguem na economia rústica e doméstica como devem de obrigação às suas famílias. Sobre tudo isto algum diretor há que os obrigue ele mesmo a serviço particular sem a portaria devida, assim como se algum habitante deste Estado os retém no serviço de suas casas, roças ou fazendas, os índios que lhes não foram concedidos na mesma formalidade (FERREIRA *apud* FERRÃO & SOARES, 2007, p. 149).

A retração da produtividade dos antigos aldeamentos, como sugere Angelo-Meneses (1999, p. 242), resultou principalmente no comprometimento das culturas alimentares. A debilidade no fornecimento de víveres de primeira necessidade foi agravada pelo fato de os colonos considerarem este tipo de produção de segunda categoria. No entanto, o naturalista observou que;

Costumam alguns senhores de engenho repartir por seus escravos uma parte de suas terras, dando a cada um aquela geira de terra [...] ao seu estado e de solteiro ou casado aferindo de cada semana trabalhar cada um na sua roça; donde não só tiram os escravos a farinha, o milho e o feijão preciso para o sustento deles e de suas mulheres e filhos, nestes dias em que trabalham para si, mas também pelo dos três, quatro ou cinco meses em que não moem os engenhos. E o caso é que não só se sustentam do seu trabalho mas chegam a vender quase todos os gêneros de lavouras, além de muitas criações, até se juntarem as somas com que se libertam a si e seus filhos (FERREIRA *apud* FERRÃO & SOARES, 2007, p. 149).

As propriedades onde predominava a orientação para a exportação e que detinham recursos humanos podiam desenvolver formas de se auto abastecerem dos mantimentos que necessitavam. Ao restante da capitania cabia a administração colonial buscar meios de assegurar o abastecimento. A produção de farinha da vila de Cametá, como indica Angelo-Meneses (1999, p. 248), foi estruturada com produções intensivas de modo a complementar a baixa produtividade de outras localidades tocantinas.

Em janeiro de 1781, por exemplo, o comandante do forte de Alcobaça, Diogo Luis Rebelo de Barros e Vasconcelos, escreveu ao governador Tello de Meneses relatando a falta de mantimentos na localidade. Segundo o comandante, na solicitação feita ao juiz da vila de Cametá, ele teria afirmado que só concederia “sento e tantos alqueires de farinha para o mês de agosto”¹⁸¹, pois não havia produção suficiente e o desgaste dos equipamentos nas casas de farinha demandavam reparos prolongados.

Diante da gravidade do problema, a administração colonial acionou mecanismos de controle para cooptar a produção excedente das povoações centralizando em um local estratégico e assim redistribuir os produtos conforme a demanda fosse maior que a produção

¹⁸¹ APEP-CDG- Códice nº 349, Documento nº 23- Carta do comandante do Forte de Nossa Senhora de Nazaré de Alcobaça, Diogo Luis Rebelo de Barros e Vasconcelos, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 20 de janeiro de 1781, relatando sobre a falta de mantimento para a subsistência do destacamento. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO349.**

local. De acordo com Angelo-Meneses (2000, p. 114), o controle sobre as plantações seria feito através das listas nominais elaboradas pelos diretores discriminando a qualidade e a quantidade dos produtos.

Em 1782, por exemplo, dos extremos da colônia, Marcelino José Cardoso informou a João Pereira Caldas que estava remetendo 60 alqueires de farinha para a Provedoria da Capitania pela canoa de transporte que estava partindo da Fortaleza de São Gabriel da Cachoeira¹⁸². Enquanto da Fortaleza de São Joaquim do Rio Branco se remeteu para os Armazéns da Capitania em torno de 30 alqueires de milho e outros 6 alqueires de feijão produzidos por moradores das povoações¹⁸³.

Para o governador João Pereira Caldas as relações periódicas encaminhadas de cada povoação ao desembargador intendente-geral do Comércio, Agricultura e Manufacturas do Pará, eram fundamentais para acompanhar o desenvolvimento dos cultivos. Nesse sentido, ele reforçava em suas comunicações com as povoações que;

não deve faltar em remetter a Rellação de todo o trabalho de Agriculturas que annualmente se fizer nessa Povoação individuando miudamente tanto o que fizerão os Indios nas suas particulares rossas, como as que se fizerão do Commum e a totalidade das suas producçõens; bem como o numero de pés de cacao e caffè que tem o commum dessa Povoação e os que de cada couza Vm for augmentando, em cada hum anno;[...] A sementeira do Algodão; a do Anil, e sua fabrica sendo possível, e a do ourucû, devem merecer a Vm hum particular disvelo, pela precisão que há de todos estes gêneros, para a subsistência das muitas fabricas que prezentemente se achão no Reino estabelecidas¹⁸⁴.

Outra medida complementar adotada foi a instituição de calendários agrícolas que, segundo Angelo-Meneses (1999, p. 251) consideravam a periodicidade de eventos capazes de afetar os cultivos como inundações, secas, excesso de chuvas e problemas fitopatológicos. Nas instruções para os cultivos, os roçados, deveriam ser plantados no começo de cada ano em uma área estipulada de 80 braças em quadra, pois, poderia ser coberta com apenas cinco indivíduos.

¹⁸² APEP-CDG-Código 349- Documento nº 121- Correspondência de Marcelino José Cardoso para o Governador Capitão General de Mato Grosso e Plenipotenciário e Comandante Geral da Expedição das Demarcações, João Pereira Caldas, datada de 13 de dezembro de 1782, informando sobre a remessa de 60 alqueires de farinha para a Provedoria da Capitania pela canoa de transporte que partia da Fortaleza de São Gabriel da Cachoeira. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO349.**

¹⁸³ APEP-CDG-Código 349- Documento nº 32- Correspondência de Pedro Maciel Parente para o Governador Capitão General de Mato Grosso e Plenipotenciário e Comandante Geral da Expedição das Demarcações, João Pereira Caldas, datada de 2 de janeiro de 1782, informando sobre a remessa de alguns alqueires de milho e feijão para os Armazéns da Capitania pela canoa de transporte que partia da Fortaleza de São Joaquim do Rio Branco. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO349.**

¹⁸⁴ AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de novembro de 1775, informando suas considerações a respeito das atividades agrícolas e comerciais praticadas nas povoações do Estado. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6249.**

Os cultivos deveriam envolver duas variedades de plantas, uma com ciclo vegetativo entre 6 e 8 meses, e espécies vegetais que produzissem ao longo de todo o ano.

As medidas adotadas pelas autoridades coloniais continuaram a ser insuficientes para solucionar a carestia de alimentos generalizada. Contudo, tal realidade evidenciou a existência de estruturas comerciais endógenas que atuavam fora das estruturas produtivas oficiais. Em 1784, por exemplo, a câmara de Ourém relatou ao governador Martinho de Sousa Albuquerque que “pella muyta nesecidade e falta de farinhas que há nesa cidade, vindo os Regatoens sucessivas vezes com carnes e peixes indigestos a vender a truco de farinhas por preços exorbitantes”¹⁸⁵.

Estes indivíduos, como recorda Baena (2004, p. 170), evitavam afixarem-se nas vilas para burlar o fisco, preferindo atuar de forma errática, transitando por igarapés e furos indo ao encontro de lavradores em seus sítios, aproveitando-se da pouca instrução deles em busca de fechar acordos vantajosos para si. Para Lopes (2013, p. 51), durante o período de expedições de coleta, estes negociantes estabeleciam feitores nos sertões para realizar permutas de gêneros por manufaturados e outras miudezas.

Ao analisar os números das exportações, Costa (2012, p. 52) verificou uma diferença na participação da companhia nas carregações, algo em torno de 49%, enquanto os colonos seriam responsáveis pelos 51% restantes dos carregamentos para o Reino. Esta discrepância, segundo o autor, ocorreria por causa de uma brecha na legislação que permitia aos colonos consignarem suas produções a comissários associados seus em Portugal (Tabela III).

Tabela III PARTICIPAÇÃO DOS TITULARES DAS CARGAS ASSUMIDAS EM BELÉM

Titulares das cargas	1756 a 1760		1761 a 1765		1766 a 1770		1771 a 1777	
	\$000	%	\$000	%	\$000	%	\$000	%
Companhia	190.595,45	49%	477.794,39	86%	350.965,35	90%	730.544,85	86%
Lavradores/ Colonos	200.679,30	51%	79.264,95	14%	37.109,76	10%	123.171,58	14%
RTITotal	391.274,74	100%	557.059,34	100%	388.075,11	100%	853.716,43	100%

Fonte: Costa, Francisco. 2012. p. 52

Os números do período pós-1760, segundo Costa (2012, p. 53), retrataram mais fielmente a realidade produtiva do Grão-Pará, quando se dificultou o esquema fraudulento dos colonos limitando sua participação à parcela comprovável de sua produção. Isto, por sua vez,

¹⁸⁵ APEP-CDG-Código 408- Documento nº 65- Correspondência dos oficiais da câmara de Ourém para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 8 de junho de 1784, informando sobre a lastimosa situação da vila e a ação criminosa dos regatões. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

denunciou a existência de estruturas produtivas internas que escapavam a cobrança de dízimos e outros direitos reais.

Observando a tabela acima podemos constatar que a participação dos colonos dependentes do braço africano para seus cultivos, representavam no período pouco mais de 10% das carregações. Este dado, como explica o autor, indicava a relevância dos “corretores particulares” que, em seu *modus operandi*, reuniam mercadorias junto ao segmento social que produzia fora das estruturas produtivas oficiais.

Embora a participação destes produtores invisíveis fosse bastante considerável, como aponta Costa (2012, p. 55), este segmento não se trataria de um campesinato agrícola regional, pois, sua produção, grosso modo, seria derivada do extrativismo de coleta. Entretanto, não podemos desconsiderar a possibilidade de uma contribuição destes para o incremento da produtividade agrícola da capitania.

A estreita relação dos produtores dispersos com os comerciantes erráticos e destes com os negociantes de “grosso trato” possibilitava agregar volume a produção regional destinada ao mercado externo, bem como, auxiliar no abastecimento da capitania. A participação destas estruturas mercantis e produtivas endógenas foi imprescindível para manter a dinâmica interna da economia do Grão-Pará colonial como podemos observar pela tabela abaixo (tabela IV).

Tabela IV VALOR DAS EXPORTAÇÕES POR ESTRUTURA PRODUTIVA (EM \$000)

Ano	Companhia					Lavradores/ colonos (europeus e ilhéus)					Sitiantes, mocambeiros, desertores e fugidos (camponeses, produtores invisíveis)					Total	
	Agricultura		Agroindústria		Total	Agricultura		Agroindústria		Total	Agricultura		Agroindústria		Total		
	Coleta	Extrativismo	Coleta	Extrativismo		Coleta	Extrativismo	Coleta	Extrativismo								
1756	195,0		194,4	7408,6	84,4	7882,4	2790,7	5,5	16782,4	1329,1	20907,7	7989,5	418,3	44548,0	7004,6	59960,4	88750,5

1774	1773	1772	1771	1770	1769	1768	1767	1766	1765	1764	1763	1762	1761	1760	1759	1758	1757
1165,	3273,5	2591,	5604,4	2333,7	153,8	2997,	4819,6	3755,	4753,	3193,	1942,0	1879,9	4471,9	6280,5	3298,0	259,2	655,2
38,0	659,9	2769,	695,9								17940,6	280,8	116,6	244,9	84,6	2,0	256,0
2720,	31802,6	29588	23080,7	29575,	726,7	23751	19646,	20352	19910	20789	19945,8	38944,4	29199,8	32358,9	17423,7	1925,3	5883,7
5	42,0			109,4				73,3	265,9	1170,	870,1	1560,9	4718,9	2606,3	1314,8	29,0	
3923,	36073,7	35211	35161,2	33918,	1177,	27570	25091,	25025	27394	25152	40698,5	42666,0	38507,2	41490,6	22457,1	2939,6	7547,4
1865,	6934,4	4019,	6432,3	2852,0	21,6	259,2	1319,1	784,8	702,0	276,0	250,8	225,6	586,8	1352,8	2735,0	519,3	2380,0
	91,0	166,0	140,0		240,0	176,0							124,8	10,4	6,3	22,4	11,5
	139,2	4,0	856,8	7,0			65,6	64,0									
191,8	9294,4	6420,	12532,8	6856,4	408,1	192,0	2898,9	5362,	4632,	1969,	6632,5	15753,7	22807,7	20275,0	14531,2	2224,1	13815,
2767,	441,0	3540,	3156,6	3929,2	637,2	2946,	5256,4	6081,	4324,	9119,	1206,5	56,5	10847,4	1622,8	709,6	388,8	716,0
4824,	16900,0	14149	23118,5	13644,	1306,	3574,	9540,0	12292	9658,	11365	8089,8	16035,8	34366,7	23261,0	17982,1	3154,6	16923,
8		6		6	9	0		2	3	2							0
769,3	468,1	4102,	6241,2	2425,5	326,2	6519,	9579,9	7707,	10046	6944,	4140,8	6151,3	9525,7	12849,9	4723,0	1263,9	6324,8
		8				8		2	5	6							
17,0	204,1	1072,	171,1												143,9	992,9	129,7
		3															
		6,6		69,8	12,0	33,2			99,7		725,4	11,4	4,7	9,9	3,4		
6380,	67538,8	65063	43228,7	64596,	1347,	57190	44565,	43808	43470	48256	41555,3	78333,6	47737,2	57902,1	27563,5	4960,4	36887,
9		2		2	4	7	1	5	7	9							8
											897,9	3718,4	564,6	4680,3	2470,1	2044,5	3818,7
						2946,											
						8											
7167,	68211,0	70244	49641,0	67091,	1685,	60797	54145,	51515	53616	55201	47319,4	88214,7	57832,2	75442,2	34903,9	9261,7	47161,
2		9		5	6	0	0	7	9	5							0
15915	121184,	12060	107920,	11465	4170,	91941	88776,	88833	90669	91719	96107,7	147856,	130706,	140193,	75343,2	15355,	71631,
5	7	5,8	7	5,1	3	6	1	2	7	4		5	0	9	8	8	3

1777	1776	1775
11172,	8390,	8572,2
1829,7	2155,	331,0
	1152,	
	5	
36158,	33307	39735,
2	,0	5
1192,3		
50352,	45005	48638,
12076,	9996,	12396,
18,0		
360,7	1454,	
9453,4	4928,	591,3
4863,4	5051,	2987,5
26772,	21431	15975,
1	,1	5
13188,	8976,	6988,2
6	7	
800,1	963,8	148,0
77902,	75539	95407,
6	,3	2
91891,	85479	10254
3	,8	3,4
16901	15191	16715
6,1	6,2	7,6

Fonte: Costa, Francisco (2012, p. 148)

Observando a participação relativa de cada estrutura produtiva do Grão-Pará, conforme indica Costa (2012, p. 54), podemos perceber que o segmento dos produtores invisíveis era bastante substancial, chegando a compor aproximadamente entre 50 e 70 % das carregações para o Reino. Por sua vez, quando observamos a parcela correspondente aos produtos in natura da agricultura constatamos um forte crescimento acompanhado pela produção animal e da agroindústria, apenas o extrativismo de coleta apresentou um recuo.

Este recuo do extrativismo de coleta pode ser explicado por uma maior integração do segmento camponês associada a retração dos antigos aldeamentos. Para Flávio dos Santos Gomes (2011), o esvaziamento dessas povoações foi fundamental para que ocorresse uma dispersão populacional e uma interiorização das suas produções. Porém, como explica o autor, esse processo favorecia o aparecimento de inúmeras pequenas e médias comunidades rurais que eram integradas à economia colonial por meio do circuito mercantil existente.

Através dessas redes de trocas, fugitivos, amocambados e desertores vendiam os produtos de suas roças, obtendo em troca, sobretudo pólvora, armas de fogo, e aguardente. Além da situação crônica de falta de vigilância sobre os taberneiros, havia na vasta região amazônica o problema dos regatões. Com suas canoas levavam e traziam produtos alcançando áreas e populações coloniais mais afastadas (GOMES, 2011).

Este processo de reordenação efetiva das bases produtivas da colônia amazônica, de modo geral, segundo Francisco de Assis Costa (2012, p. 45), foi um reflexo da transição da fase mercantil para a fase do capitalismo industrial que ocorria no mundo em resposta aos novos dinamismos do mercado mundial introduzidos com a Revolução Industrial e, como explica Santos (1996, p. 74), ao próprio mercantilismo ilustrado português que preconizava o conhecimento e aproveitamento de novos potenciais agrícolas ultramarinos.

Ao promover o crescimento da economia do Grão-Pará através da sua componente agrícola com a inserção das comunidades rurais ao lado de empreendimentos escravistas, como indica Fernando Novais (2018, p. 92), estava se criando os mecanismos fundamentais para um desenvolvimento próprio da colônia. Ou seja, o projeto de desenvolvimento econômico aplicado ao Grão-Pará criara ao longo do período de atuação da empresa pombalina um

ambiente propício para a expansão da participação das comunidades rurais e conseqüentemente dos agentes mercantis endógenos.

A integração da capitania ao restante do sistema atlântico, segundo Ronaldo Santos (1996, p. 75), possibilitou as condições favoráveis para que ocorresse um acúmulo de capitais na colônia. Assim, os produtores e comerciantes puderam responder as tendências apresentadas pelo mercado mundial. Contudo, não podemos ignorar que as atividades econômicas desenvolvidas no Grão-Pará foram enormemente favorecidas no período em razão da conjuntura internacional.

Eventos excepcionais ocorridos no decorrer da segunda metade do século XVIII como a emancipação das colônias inglesas, o colapso do antigo regime na França e suas repercussões negativas sobre a produção das Antilhas, seguida pela ascensão de Bonaparte e sua disputa com a Inglaterra formaram uma tempestade conjuntural perfeita que, para Arruda (2000, p. 176), contribuiu enormemente para dinamizar a vida econômica interna da América Portuguesa, estimulando o desenvolvimento de uma infraestrutura e a diversificação da produção para atender a demanda por produtos coloniais.

O aumento do volume de exportações do porto paraense ampliou o circuito mercantil para além dos mais internos estabelecidos, como indica Lopes (2016, p. 390), com as diversas vilas e povoações dispersas pela complexa malha fluvial do território paraense. A praça mercantil de Belém passou a articular diferentes tipos circuitos comerciais, principalmente, com outros mercados circunvizinhos e do interior do Império português.

Segundo José Roberto Amaral Lapa (1996, p. 163), a circulação de produtos naturais, agrícolas, semimanufaturados e manufaturados evidencia a consistência de um mercado interno de âmbito colonial. Em sua montagem, como indica o autor, foram mobilizados centenas de pequenos produtores, roceiros, sitiantes, criadores de gado, artesãos, negociantes entre outros fornecedores para participarem deste comércio permanente que cobria consideráveis distâncias, com incrível variedade de cargas, para satisfazer as necessidades primárias e secundárias de numerosos contingentes populacionais com diferentes perfis de consumo.

Em 1779, por exemplo, a sumaca Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas partiu do porto de Belém com destino ao porto da Bahia levando em seus porões como carga 55 arrobas de cacau, 60 arrobas de café, 200 arrobas de breu da terra, 2 arrobas de chocolate, 53 pranchas amarelas e 25 dúzias de tábuas. No entanto, antes deveria desembarcar no porto de

São Luiz o carregamento de particulares composto por 83 arrobas de cacau, 110 arrobas de café, 221 arrobas de salsa, 2 arrobas de fio de algodão e 15 unidades de couro em cabelo¹⁸⁶.

Essa funcionalidade do comércio interno, segundo Amaral Lapa (1996, p. 169), com certeza teve um papel que não pode ser ignorado na construção de uma unidade na colônia ao conectar diferentes polos de consumo no litoral e no interior do território. Tomando como exemplo a conexão entre o Grão-Pará e o Mato Grosso, como sugere o autor, percebemos a troca de valores e/ou produtos visando o lucro como meio de aproximação entre as comunidades por ele atendidas.

Enquanto do Grão-Pará se exportava para o Mato Grosso itens oriundos do Reino, mantimentos e outras miudezas produzidas regionalmente, como explica o autor, os negociantes de Belém aproveitavam a torna-viagem para transportarem cravo do Maranhão, copaíba, alemi, almécega, sangue de drago, madeiras, ervas aromáticas, sal, açúcar, tecidos grossos de algodão, manufaturados indígenas e ouro que poderiam ser exportados para o Reino pelo porto paraense.

Em 1780, por exemplo, o navio da Companhia do Grão-Pará, denominado Macapá, fundeou em Setúbal saído de Belém em novembro do ano anterior. Segundo o superintendente do sal, D. Francisco Manuel de Andrade Moreira, trazendo em seus porões a produção de lavradores e particulares composta principalmente por 12.161 arrobas de cacau, 11.597 arrobas de arroz, 1.046 arrobas de café, salsa, cravo fino, cravo grosso, sumaúma, algodão em rama, urucu, couros salgados, madeiras e 36 barras de ouro avaliadas em 9.555\$681 réis¹⁸⁷.

No mesmo período, partiram do porto de Belém, segundo o juiz de Fora e da Alfandega José Justiniano de Oliveira Peixoto, a sumaca Senhor do Bonfim e São Félix com destino a Bahia e a fragatinha Nossa Senhora da Conceição e São Domingos para Lisboa carregadas com as produções dos lavradores e particulares. As duas embarcações eram de particulares, sendo a sumaca de propriedade e capitaneada por Domingos Ferreira envolvida no comércio de açúcar, tabaco, cal, farinha, louças, couros e escravos, enquanto a fragatinha era de Hermano Vanzeler e capitaneada por Domingos José Soares atuando no transporte de encomendas e na importação de fazendas secas e molhadas do reino¹⁸⁸.

¹⁸⁶ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1779, remetendo o mapa de valores dos gêneros transportados pela sumaca Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas, para os portos do Maranhão e da Bahia. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6723.**

¹⁸⁷ AHU-Pará- Ofício do Superintendente do Sal de Setúbal, D. Francisco Manuel de Andrade Moreira, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 21 de janeiro de 1780, relatando sobre a chegada do navio da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão “Macapá”, e remetendo o manifesto da embarcação. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6916.**

¹⁸⁸ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 26 de janeiro de 1780,

O desempenho positivo atestado com o aumento do volume de exportações no período persistiria até as primeiras décadas do século seguinte. Entretanto, diferente da tese de que, como indicava Celso Furtado (2004, p. 98), essa excepcional prosperidade se tratava de uma fase passageira resultado de um conjunto de fatores circunstanciais, compreendemos que teria havido um crescimento econômico efetivo apoiado nos fatores estruturais endógenos que vinham se organizando as margens do exclusivo comercial da empresa pombalina.

O contexto mundial, como explica José Arruda (1980, p. 648), possibilitou uma significativa dinamização da vida econômica interna da colônia e um estímulo ao aparecimento de uma pequena indústria ligada ao beneficiamento dos produtos agropecuários. Assim, o aquecimento da economia paraense persistiria até as primeiras décadas do século seguinte quando o ciclo econômico virtuoso seria interrompido pela queda do valor dos produtos coloniais no mercado mundial e por movimentos sociais internos.

Dessa maneira, a manutenção do interdito de uma navegação comercial com Goiás pelo rio Tocantins pouco teria sido prejudicial para o desenvolvimento das atividades econômicas no Grão-Pará. O interesse por estabelecer uma conexão com o interior do continente somente viria a se impor quando passou a ser compreendido como uma necessidade estratégica do Estado Português de reforçar a defesa do território.

2.3- A implementação de uma conexão fluvial com a praça goiana pelo leito tocantino.

Nas últimas décadas do século XVIII, o Estado mariano foi obrigado a reconhecer a relevância da colônia conhecida pelo “nome genérico de Brasil” para o equilíbrio da exportação e do comércio de reexportação em Portugal. Nesse sentido, orientado pelo pensamento fisiocrata dominante no Reino, o Estado implementou medidas visando explorar as potencialidades econômicas da colônia de maneira mais eficiente.

Assim, foram organizadas viagens filosóficas, levantamento demográfico e de dados estatísticos, descrições geográficas e corográficas das capitanias, bem como, a elaboração cartográfica de todo o território colonial. Esse conjunto de ações resultaria no conhecimento mais apurado da colônia, indicando gêneros que poderiam ser comercializados, ou as melhores áreas para o desenvolvimento de cultivos. Isto é, proporcionariam as orientações necessárias para um reordenamento territorial em território colonial.

remetendo o mapa de carga dos gêneros exportados pelo porto de Belém e a relação do rendimento da Dízima das Fazendas Reais pela fragatinha Nossa Senhora da Conceição e São Domingos. AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6920.

Essa nova forma de olhar para a colônia, como explica Pombo (2015, p. 183), foi uma resposta do Estado Português ao momento de crise do Antigo Regime e de dissolução de sistemas coloniais. Considerando a relevância econômica que o Brasil passou a ter na reerguimento do comércio e da indústria no Reino, fez com que o projeto colonizador procurasse assegurar a soberania lusa garantindo sua defesa militar e ampliando a ocupação de seu território, mantendo o pacto colonial enquanto implementava políticas de fomento à produção e diversificação dos gêneros coloniais.

Na prática, como destacam Pombo (2015, p. 210) e Santos (2021, p. 1), a condução deste projeto colonizador ocorreu por intermédio dos homens de governo preparados nos quadros burocráticos da monarquia para a tarefa de governar esclarecidamente com o auxílio de membros letrados das elites coloniais. A atuação dos governadores e vice-reis, aos olhos dos autores, foi fundamental para uma melhor alocação de recursos em ações que se mostravam mais eficientes na geração de riquezas.

Observando as instruções dadas aos governadores, segundo Cardoso e Cunha (2011, p. 85), fica evidente a preocupação em marcar posição do Estado Português na América, principalmente, nas capitanias limítrofes com possessões estrangeiras. Nesta perspectiva, conforme Santos (2021, p. 2), o Grão-Pará e Belém passaram a ter uma posição estratégica não apenas econômica, mas para a defesa territorial, sendo cogitado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho a criação de um vice-reinado na região.

Considerando a posição do Grão-Pará como frágil, a Coroa recomendou aos governadores atentarem para a produção cartográfica e corográfica da região, pois era essencial saber as fragilidades e potencialidades de defesa do território em caso de incursão estrangeira. Outra questão seria o isolamento e dificuldade de comunicação entre as capitanias do norte e oeste, assim, os respectivos governadores deveriam buscar viabilizar essa aproximação, beneficiando a atividade mercantil e o auxílio militar entre elas.

Neste contexto assumiu a governança do Grão-Pará a figura de Dom Francisco Maurício de Sousa Coutinho. Sua atuação ao longo da gestão, como indica Márcia Motta (2009, p. 110), foi pautada por uma atenção excessiva a defesa do território, à melhoria das atividades econômicas, no reconhecimento de gêneros que pudessem ser explorados em benefício do Reino consolidando dessa forma a importância da capitania para a economia metropolitana.

Fazendo jus a tarefa que lhe foi confiada, o governador encaminhou ao Reino informações aprofundadas sobre a situação em que se encontrava a capitania quando assumiu o cargo. Segundo Baena (1969, p. 223), Dom Francisco Coutinho pouco tempo depois de assumir o governo do Grão-Pará, em 1791, teria editado instruções aos diretores das povoações

exigindo mapas de população, preferência de cultivos, a designação das tripulações das canoas e previsões de partidas, de forma a tomar ciência do real estado de coisas nas diferentes localidades, para assim direcionar sua gestão. Estas primeiras ações foram bem recebidas pelo Senado da Câmara de Belém, pois, segundo os oficiais;

elle com incansável zello fervor e acerto se emprega todo no Real Serviço de V.M. e ao mesmo tempo se empenha no bem dos Povos; promove a hum tempo a Fazenda de V.M. por meyoas suavísimos e a Agricultura e o Commércio externo e interno, as Artes e a Policia da Cidade, vigiando a publica segurança como se prova pelos successivos factos do seo governo.¹⁸⁹

A preocupação com a segurança da colônia, como dito anteriormente, era uma das prioridades de D. Francisco, dada a atuação de corsários ingleses, holandeses e, principalmente, de franceses de Caiena no litoral da capitania. As notícias de contrabando no Cabo Norte, incursões terrestres e comércio irregular eram constantes e exigiram do governador contramedidas imediatas. Dentre as ações tomadas pelo governador, segundo Baena (1969, p. 225), além do aumento de fiscalização por toda a costa, estava a instituição de um sistema de bandeiras para a fortaleza da Barra e outros pontos de vigilância para relatarem a aparição, entrada e saída de embarcações e outras circunstâncias.

Outras medidas tomadas estiveram relacionadas ao corte de madeiras, construção e fortificação de portos, assim como de embarcações. Contudo, a falta de informações precisas sobre a geografia e hidrografia era um grave problema que inspirou o governador a organizar expedições de reconhecimento por toda a extensão da capitania, como indica Motta (2009, p. 104), sobretudo em relação a capitania do Mato Grosso.

A movimentação de espanhóis na fronteira oeste e o aumento de atividade em Caiena, evidenciavam a necessidade de se conhecer as possibilidades de comunicação entre as capitanias para deslocar com agilidade as tropas. Ainda em 1790, Luis Pinto de Sousa Coutinho já sugeria que uma ligação do Grão-Pará com Mato Grosso e Rio de Janeiro deveria ser viabilizada. Segundo ele, a rainha compreendia a importância estratégica dos rios amazônicos e;

recomendou dissesse a V.Ex.^a. que era preciso se extinguisse por hua vez a proibição que se acha existente por effeito de hua Provizão do Conselho Ultramarino da Navegação do Rio Tocantins, que pode ligar com tanta facilidade o Commercio do Estado do Pará com a Capitania de Goiazes; como também a Navegação do Rio Chingu e Tapajos, cujas fontes se avizinham tanto do Cuiabá por lhe parecer absurdo que subsistam hoje semelhantes prohibiçoens sem nenhum fim politico e antes contrario

¹⁸⁹ AHU-Pará- Ofício dos oficiais do Senado da Câmara da Cidade de Belém, para a Rainha D. Maria I, datado de 22 de dezembro de 1792, sobre as medidas tomadas por D. Francisco Mauricio de Sousa Coutinho em benefício da Capitania, com ênfase na Agricultura, Economia e Cotidiano dos povos. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8109.**

aquella natural Comunicação que devem ter entre si as províncias de hum mesmo Estado.¹⁹⁰

Para atender a recomendação da rainha de se desenvolver a navegação interior, D. Francisco reuniu Feliciano José Gonçalves, Manoel José da Cunha e Ambrósio Henriques, os comerciantes mais notáveis para incentivá-los a explorarem o comércio e a navegação pelos rios Tocantins e Araguaia. Assim, este grupo de comerciantes encarregou o pardo Thomas de Sousa Vila Real a explorar preliminarmente a bacia do Tocantins-Araguaia para conhecerem as possibilidades econômicas bem como os principais obstáculos existentes ao longo do caudal.

Ele partiu para o arraial do Carmo em fevereiro de 1791 com uma insignificante carga de três contos de réis a ser entregue a um correspondente naquele arraial. A viagem teria sido relativamente rápida mesmo sendo contra a corrente, sendo concluída em 75 dias. No diário de sua navegação, entregue ao capitão Ambrósio Henriques, o explorador forneceu informações importantes, sobre o trecho encachoeirado e diferentes grupos indígenas, como os Carajá, demonstrando aos seus contratantes as vantagens que poderiam auferir com aquela rota comercial.

Importante destacar que até o retorno da expedição os negociantes paraenses se mostravam céticos e pouco inclinados a empreender qualquer comunicação pelo rio Tocantins. A ideia de que as minas de Goiás estavam esgotadas, que a população de seus arraiais vivia na mais profunda pobreza, além do grande trabalho que a navegação demandava, cristalizava para os comerciantes paraenses que não havia como lucrar ali.

A notícia da chegada da expedição de Vila Real, foi recebida por Tristão da Cunha Meneses com muita satisfação, pois, seria uma resposta positiva do Reino aos repetidos apelos feitos há anos para que se viabilizasse um comércio com a praça de Belém como forma de sanar a grave situação de decadência instalada.

Temendo que as cachoeiras dos rios fossem vistas como um empecilho a um comércio próspero, o governador antecipou que eram todos “vencíveis; assim como me assegurão muitas pessoas de probridade que ainda existem e que forão empregadas em diferentes expedissoens por aquelles Ryos”¹⁹¹. O entusiasmo do governador com o franqueamento da navegação pelos

¹⁹⁰ AHU-Pará- Aviso do Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa Coutinho, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de março de 1790, sobre a necessidade de estabelecer comunicação entre as capitanias do Grão-Pará, Mato Grosso e Rio Janeiro suspendendo a proibição de navegação pelos rios amazônicos. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7884.**

¹⁹¹ AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de outubro de 1792, sobre a chegada da expedição enviada pelos comerciantes do Grão-Pará para avaliar as condições de navegabilidade dos rios. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 38, D. 2396.**

rios que cortam a capitania foi acompanhado pela Câmara de Vila Boa que escreveu ao Reino externando os auspícios;

Estamos na certeza de que este novo Caminho produzirá a utilidade publica, augmentando o Commercio por se abrir porta a Commutação dos effectos deste Certam em razão de ficarem a maior parte das povoaçoens do interior d'elle perto de rios por onde se podem transportar e termos as fazendas e mais effectos que vem de fora em preços commodos pela maior facilidade dos transportes.¹⁹²

Aparentemente a situação da capitania goiana havia se agravado, pois, os oficiais de Vila Boa explicavam que “de quatro annos a esta parte produzindo pouco as Lavouras temos experimentado a falta de víveres”, assim como também o comércio definhava já que “nem os comboieiros que costumavão trazer os negros para vender nem os negociantes dos mais gêneros entrão para esta Capitania por acharem difficuldade na cobrança e na saída dos ditos gêneros”¹⁹³.

A expedição de Vila Real mais do que demonstrar a viabilidade de uma navegação comercial e alimentar as esperanças do governador, indicou problemas a serem solucionados. O principal deles seria o despovoamento das margens tanto do Araguaia quanto do Tocantins, já em território paraense. A extensa distância sem portos ou povoações onde os botes pudessem atracar demandaria custos com segurança, alimentação e tripulação ao ponto de tornar-se o empreendimento proibitivo.

Como forma de atenuar o despovoamento das margens, o governador Tristão da Cunha Meneses, apesar da falta de recursos, propôs levantar na barra dos rios Araguaia e Tocantins “hum pequeno reduto com quatro ou mais pessos de pequeno calibre por ser mais fácil o transporte e guarnecida por gente desta Capitania”¹⁹⁴.

No mesmo período, como indica Baena (1969, p. 227), houve a ordem de D. Francisco para deslocar o destacamento de Alcobaça para um ponto mais acima no rio ao qual denominou de Arroios. Acompanhando o ímpeto de povoar aquelas margens, também mandou erguer uma pequena povoação que ficou conhecida como Muru, um pouco mais acima da vila de Baião, utilizando para isso um grupo de indígenas Aruans.

Essas ações de ambos os governadores apesar de demonstrar o comprometimento com o projeto de uma navegação comercial na região se mostraram insuficiente para fomentar a atividade mercantil. Poucos comerciantes se aventuraram desde que Vila Real concluiu sua

¹⁹² AHU-Goiás- Carta dos Officiais do Senado da Câmara de Vila Boa à Rainha D. Maria I, datada de 28 de julho de 1792, sobre o franqueamento da navegação pelos rios que cortam a Capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 38, D. 2397.**

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ Op. cit. **AHU_ACL-CU_008, Cx. 38, D. 2396.**

expedição. No Registro de Alcobaça, segundo o Porta Bandeira, Francisco José Brandão de Castro, os passantes mais recorrentes foram;

O capitam Jozé de Mello, vindo da ponta do Pontal trazendo vinte e cinco dias de viagem em sua Cometiva por passageiros Semiam de Azevedo, homem branco, Antonio Raymundo, Cafus e Ricardo Índio: assim mais dous molatos escravos e dous pretos; todos conduzidos em hum Bote e huma pequena montaria e nam deram nada ao manifesto.¹⁹⁵

O Capitam Paulo Fernandes Bello, vindo da Natividade e em sua Cometiva Prudente de Azevedo e Francisco de Paula e oito Índios de sua equipaçam e sete pretos escravos: deu ao manifesto vinte e duas barras de ouro que se conferiram e Registraram conforme constavam em suas guias...indo na mesma Cometiva o Ajudante de Ordens de Guayazes Jozé da Silva Maldonado, com dous filhos, huma molata e um molatinho, hum preto escravo e nove índios de sua equipaçam: deu ao manifesto quinze barras de ouro que se conferiram e Registraram conforme suas guias e todos conduzidos em duas canoas.¹⁹⁶

Poucos anos após o registro da passagem dos capitães, de acordo com Alencastre (1864, p. 338), outros dois negociantes paraenses subiram o rio Tocantins indo a capitania goiana em busca de gêneros. As lavouras daquela capitania pouco progrediram, pelo que indica a documentação consultada, porém, segundo Baena (1848, p. 86), ali havia gado, madeiras, salinas desaproveitadas, enxofre, vitriolo, sal amoníaco, antimônio, sal gema, anil de folha larga, sene, fava de São Caetano, salsaparrilha, entre outros gêneros. Apesar da riqueza de elementos não há indicativos de que Miguel Alves de Oliveira e José Eustaquio Lobão tenham repetido a jornada outras vezes.

Mesmo assim, como ressalta Alencastre (1864, p. 339), o governador do Grão-Pará deu conta ao secretário Martinho de Melo e Castro que a expedição teria excedido ao esperado e o franqueamento da navegação tocantina era um acréscimo a monarquia, beneficiando enormemente a cultura e o comércio ao longo de suas margens.

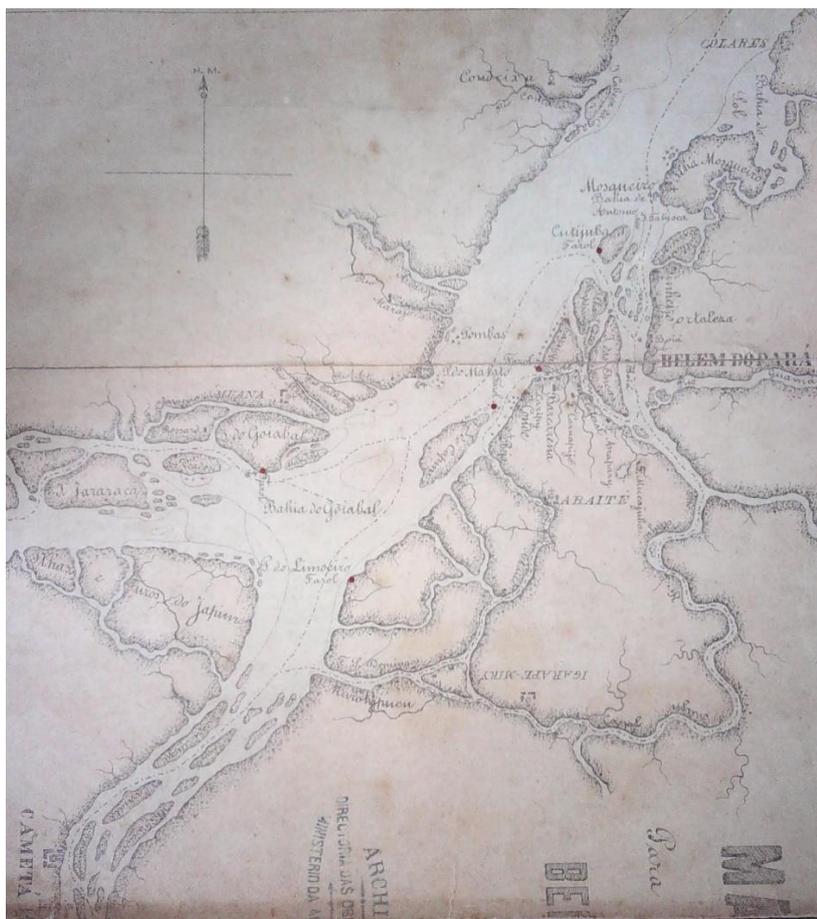
A preocupação com a possibilidade de uma incursão francesa na região intensificou-se entre os anos de 1795 e 1800. As notícias de atividade corsária no litoral da capitania multiplicavam-se, sendo necessário ações de repressão aos piratas que estavam estabelecidos em ilhas e apreendendo embarcações portuguesas como foi o caso da sumaca Minerva.

¹⁹⁵ APEP-CDG-Código 429- Documento nº 13- Correspondência do Porta Bandeira do forte de Nossa senhora de Nazaré de Alcobaça, Francisco José Brandão de Castro, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 1 de setembro de 1790, encaminhando o registro da passagem de embarcação pelo Rio Tocantins vinda do arraial do Pontal. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO429.**

¹⁹⁶ APEP-CDG-Código 429- Documento nº 17- Correspondência do Porta Bandeira do forte de Nossa senhora de Nazaré de Alcobaça, Francisco José Brandão de Castro, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 20 de outubro de 1790, encaminhando o registro da passagem de embarcação pelo Rio Tocantins vinda do arraial da Natividade. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO429.**

Considerando os riscos a navegação na região entre a margem meridional da ilha de Joanes e a terra firme onde desaguam os rios Moju e Tocantins, D. Francisco determinou que fossem averiguados caminhos mais seguros para a navegação interior e as medidas necessárias para mantê-los assim. Dessa forma, atentou-se para a rota do rio Japim que dava comunicação para o rio Tocantins, assim como ao canal do Igarapé-Mirim que vinha do rio Moju, rotas seguras as embarcações que descessem do rio Tocantins (figura 10).

Figura 10 RECORTE DO BAIXO TOCANTINS



Fonte: BARRETO, José Veloso. Mapa do Rio Tocantins. 1877.

Essa rota interna era bastante conhecida dos naturais da terra, em 1768, José Monteiro de Noronha já a indicava por ser a mais frequentada indo-se pelo rio Moju até chegar-se ao estreito canal de Igarapé-Mirim que dava passagem à baía do Marapatá, uma rota para se evitar os fortes ventos, tempestades e eventuais criminosos que atuavam na baía que se forma entre a ilha de Joanes e a entrada do rio Tocantins. Segundo D. Francisco;

Esta mesma navegação interior com ser a mais commoda, segura e necessária mesmo até para a communição desta Cidade com a Vila de Cameté, para a subida e descida para Goyazes, tem com tudo vários inconvenientes que consistem no pouco fundo e largura daquelles Rios Japim e Igarapé-Merim, e também nos Baixios que tem no Rio Tocantins nesta parte mais estreita onde se atravessa que imprópriamente chamão

Bahia os Naaturaes do Paiz com o pouco fundamento de ter no meio huma Ilha. Nestes Baixios se tem perdido varias canoas com as suas importantes carregaçoens e nos ditos Rios principalmente no Igarapé Merim alem do incommodo certo de esperarem agoas vivas e o de o limparem d'alguns paus que tem no fundo e nas margens, ainda algumas vezes tem padecido ruína grande e avaria eem parte das mesmas carregaçoens que até tem sido precizo mandar buscar desta Cidade em outras Embarçaçoens por ficarem aquellas incapazes de continuar a navegação.¹⁹⁷

Compreendendo a relevância do trajeto para o comércio, navegação interior e sobretudo para a defesa do Estado, o governador argumentou ao secretário que “não basta a providência de limpar alguns paus que logo são substituídos por outros, he precizo fazer cortadeiras que abreviem as muitas voltas e rodeios para a navegação”¹⁹⁸, juntamente com esta ele previa uma remoção dos baixios e alargamento dos canais para permitir a passagem de batelões de maior capacidade de carga.

Os esforços de D. Francisco para tornar viável a navegação interior no Grão-Pará foram bem recebidos pela Coroa. Contudo, os comerciantes de Belém continuavam resistentes a empreender viagens ao Goiás alegando insegurança e custo elevado para se cruzar o trecho encachoeirado e enfrentar a hostilidade de indígenas. Diante das explicações dos comerciantes paraenses, o governador escreveu ao colega de Goiás solicitando maior empenho, pois;

Se das minhas instancias para conseguir d'estes negociantes a exploração do Araguaya não lhes resultasse tão graves prejuizos seriam mais proficuas as que de novo tenho para prosseguirem o mesmo commercio e navegação a que repugnam, sobre o que também concorre prezentemente a falta de gente que é o que mais me atormenta nas dispoziçoens do serviço real, em que vejo atrasada esta capitania como nunca esteve. N'esta conformidade, se o interesse d'esses habitantes intervindo a protecção de V.Ex. os no attrahir, e se não se empregar n'essa navegação a gente d'essa capitania em concurso com a d'esta, duvido que se leve ao ponto de frequencia e de facilidade que a conveniência de ambas exige.¹⁹⁹

O governador de Goiás, por sua vez, expôs a D. Francisco que mesmo a capitania estar imersa em uma notória decadência, com um comércio combalido e despovoada em variados pontos de seu território, ele não estava deixando de contribuir para o estabelecimento da comunicação com o Grão-Pará. De acordo com Tristão da Cunha Meneses;

¹⁹⁷ AHU-Pará- Officio do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de junho de 1797, sobre as providências tomadas para permitir uma navegação interior mais segura entre a margem meridional da Ilha de Joanes e a terra firme onde desaguam os rios Moju e Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, D. 8590.**

¹⁹⁸ Idem.

¹⁹⁹ AHEG- RACP-Códice nº 34- Correspondência do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, datado de 14 de setembro de 1797, sobre as necessidade de maior empenho por parte do governo da capitania para se povoar as margens dos rios Araguaia e Tocantins, de modo a viabilizar uma navegação comercial entre as capitánias.

A concurrencia que he d'esperar de novos povoadores nas margens do Ryo Tocantins e Araguaya convidados pellos interesses que lhes facilita e segura o commercio pella navegação para esse Estado e já sem receio das hostilidades do indômito Gentio Canoeiro desalojado das refferidas margens aonde tinha diversas Aldeyas a exforços das revistas inviadas pello refferido Ryo com tão interessante destino como participei a V.Ex.²⁰⁰

A hostilidade dos indígenas era um grave problema que impedia o tráfego de embarcações e precisava ser solucionada, principalmente, no que tange ao grupo Canoeiro que insistia em atacar os povoados da repartição norte da capitania goiana. Segundo Alencastre (1864, p. 340), grupos como Carajá, Xavante e Caiapó que historicamente haviam causado graves infortúnios nos povoados já haviam sido pacificados e atuavam em diversas atividades, inclusive como práticos auxiliando na navegação.

Para conseguir subjugar os Canoeiro, o governador Tristão da Cunha Meneses arregimentou um grupo de 800 homens, uma guarnição de 16 pedestres e mais os voluntários de diferentes localidades sob o comando do sargento José Luís que atuou contra os Caiapó. Este episódio, de acordo com o autor, foi o último grande conflito contra um grupo indígena na capitania de Goiás. Os embates teriam sido ferozes e envolveram mulheres e cães dos Canoeiro, apesar de terem derrotado os indígenas sublevados apenas 80 indivíduos daquela tropa sobreviveram. Este enorme sacrifício foi fundamental para pacificar a região para abrir caminho para o projeto de se povoar aquelas margens.

Ainda em 1797, D. Francisco ordena a João da Silva Tavares, Ajudante do Regimento da Vila de Cameté, a inspecionar o trecho encachoeirado do rio Tocantins para determinar o ponto ideal onde pudesse ser instalado um novo estabelecimento de fiscalização, pois, dentre os objetivos do governador estava impedir que soldados fugidos, criminosos e escravos prosseguissem se utilizando da região como esconderijo, assim como possibilitar o “franqueamento da Navegação e Commercio e outros objetivos de grande porte q todas estas circunstancias requerem huma parage de Rio estreito, Continente de terras próprias p^a Lavouras, a bem do Comum e Socorro dos viajantes”²⁰¹.

²⁰⁰ AHU-Pará- Correspondência do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 20 de maio de 1799, sobre as providências tomadas para permitir o estabelecimento de novos núcleos de ocupação nas margens dos rios e viabilizar uma navegação interior mais segura entre as capitánias. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.**

²⁰¹ APEP-CDG-Código 526- Documento nº 91- Correspondência do Ajudante do Regimento da Vila de Cameté, João da Silva Tavares, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 2 de agosto de 1797, encaminhando suas observações do trecho encachoeirado do rio Tocantins acima da localidade de Alcobaça, sugerindo o estabelecimento de um novo registro de canoas em um ponto superior do rio mais favorável a fiscalização. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO526.**

Pela observação de João da Silva Tavares, a região da cachoeira da Itaboca seria ideal para o estabelecimento pretendido pelo governador, por ser esta a mais extensa das cachoeiras do rio Tocantins. Anos antes a expedição de Thomas de Sousa Vila Real descreveu a região como sendo composta por quatro furos de transposição trabalhosa.

O primeiro, que fica encostado à terra firme na parte do occidente, chama-se o furo dos Mineiros por ser o canal por onde fazem a sua navegação e todos os que sobem e descem pelo rio Tocantins; o segundo chama-se o Frechal, por ter defronte um frechal onde vão esbarrar todas as suas correntezas; o terceiro chama-se Capitariz, por elle ter uma porção de tartarugas machos a que chamam capitariz; o quarto chama-se Tapera dos Padres da Companhia, por ficar vizinho ao estabelecimento que tiveram os ditos padres que fica encostado à margem do oriente: Todos os três furos são inavagáveis pela rapidez das suas correntezas e deformidades das cachoeiras, por que os primeiros que tentaram por elles navegar uns pereceram e outros deram graças a Deus de escaparem com vida, salvando-se em cima de algumas pedras (VILA REAL, 1891, p. 426).

Outro ponto indicado para receber o estabelecimento de um ponto de fiscalização seria, segundo o ajudante, “na boca do rio denominado Tacaijonas que fica pouco antes da barra do Araguaya”²⁰². A partir deste ponto, conforme Vila Real (1891, p. 427), o rio alarga-se, mas ainda assim seria um ponto estratégico para se evitar os criminosos que tentassem se evadir por aquela região. A proximidade com o território dos Apinagé e dos Carajá adentrando o Araguaia proporcionaria o auxílio necessário aos passantes.

A navegação pelo Araguaia, de acordo com Alencastre (1864, p. 341), era bem-vista por D. Francisco por considerá-la menos embaraçada do que a do Tocantins e mais vantajosa, uma vez que possibilitaria a comunicação mais rápida com as capitanias do Goiás e de Mato Grosso. Nesse sentido, ele escreveu a Tristão da Cunha Meneses recomendando que promovesse o povoamento daquelas margens pois no seu entender;

He muito para estimar que se principiem os Estabelecimentos nas margens do Araguaya com fazendas de gado pello auxilio que a Junta da Fazenda se resolveo a prestar. Em poucos annos resultará a mesma Fazenda Real avultadíssimo interesse, se ellas prosperarem e se estenderem até a boca do mesmo Araguaya, e muito maior será o do Commercio na brevidade da Navegação pella facilidade e prontidão dos socorros principalmente de viveres de que sempre em tão longas viagens vem a experimentar se falta impossivel sem grandes demoras com a experiencia tem mostrado.²⁰³

A falta de povoações marginais, como indica Silva (2002, p. 367), era a maior causa do abandono da navegação. Assim sendo, Tristão da Cunha Meneses beneficiou dois fazendeiros que se propuseram a instalar suas fazendas de gado na barra do rio Araguaia quase defronte da

²⁰² Op. cit. BRPAAPEP. SC. CDG. CO526.

²⁰³ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Governador e Capitão General do Goiás, Tristão da Cunha Meneses, datado de 28 de outubro de 1799, sobre a necessidade de se iniciar o povoamento das margens do rio Araguaia com fazendas de gado para dar pronto socorro aos comerciantes que por ali passarem. AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.

ilha de Santana com a promessa de isenção de direitos por dez anos seguintes, na esperança de tornar atrativo para outros que para ali quisessem se instalar. Segundo o governador;

Este arbítrio animará outros a seguirem nos pelas vantagens, que certamente não de adquirir da franqueza da Navegação para esse Estado e que imensivelmente se povoem as margens do Araguaya como V.Ex^a. sempre julgou de grande necessidade para a cultura e sujeição de tantas nasçoens silvestres e não menos para os Interesses Reais e de ambas as capitanias e no decurso de poucos annos se conseguirá a povoação dos refferidos Sertoens se for do Real Aggrado de Sua Mag.²⁰⁴

Outros encaminhamentos determinados por D. Francisco versavam sobre a necessidade de instalação de pontos de apoio aos negociantes em locais estratégicos em ambos os rios, principalmente, após o episódio vivenciado pelo soldado Dragão, Miguel d' Arruda, quando ficou preso abaixo da cachoeira no rio Araguaia em razão de um naufrágio, falta de víveres e teve que esperar a passagem de um comboio a caminho de Belém. Segundo o governador;

parece evidentemente preciso três Estabelecimentos no Araguaya abaixo daquela Cachoeira que chamão de Carreira Comprida onde possa haver o dito socorro sem dependência de tão extraordinária demora, quanta he indispensável por ora para subir acima a pedi-lo e para descer com elle e sem o sacrificio e incomodo dos que padecem aquella falta.²⁰⁵

Ele acreditava que este estabelecimento poderia, com o tempo, atrair outros povoadores que se dedicariam a atividade agrícola de mantimentos e gêneros de exportação a serem comercializados com os negociantes. No mesmo sentido, este ponto de apoio proporcionaria proteção a população afixada na região e aos passantes impedindo a ação de grupos indígenas hostis auxiliando inclusive na pacificação da relação com eles. Assim D. Francisco entendia que;

Iguaes circunstancias e fins fazem não menos útil e necessário outro Estabelecimento na confluência do Araguaya e Tocantins e ainda de mais urgência na razão d'evitar o extravio do Ouro e Diamantes que por hua e outra parte se pode cometer.[...] Por estes Estabelecimentos e o das Salinas que os Particulares principião e que também he preciso e com razão da regularidade e promptidão dos transportes por terra se proporciona desde logo sem despeza attendível a brevidade das comunicações assim para o Correyo ordinário como para os extraordinários que se prezizam expedir.²⁰⁶

²⁰⁴ AHU-Pará- Correspondência do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 20 de maio de 1799, sobre a concessão de isenção de direitos a dois fazendeiros que se propuseram a instalar suas propriedades nas margens do rio Araguaia. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.**

²⁰⁵ AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Governador e Capitão General do Goiás, Tristão da Cunha Meneses, datado de 28 de outubro de 1799, sobre a necessidade de se instalar estabelecimentos no rio Araguaia para permitir a navegação comercial com Belém. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.**

²⁰⁶ Idem.

Para D. Francisco a participação dos grupos indígenas que residiam ao longo dos rios era fundamental para o sucesso do empreendimento. Além do auxílio com o fornecimento de mantimentos aos comboios, os indígenas poderiam atuar como práticos nas embarcações, uma vez que eram conhecedores dos leitos dos rios saberiam como cruzar os obstáculos, os melhores caminhos entre as corredeiras e reconhecer os perigos submersos.

Dentre os grupos que habitavam o rio Araguaia e poderiam prestar auxílio estavam os Carajá. Segundo Vila Real, as aldeias dos Carajá ficavam abaixo da Ilha de Santana no trecho encachoeirado do rio e eles eram exímios conhecedores dos canais. Pela convivência pacífica estabelecida com estes indígenas, de acordo com Vila Real (1891, p. 409), prometeram auxiliar os comboieiros que passassem pelo rio com índios para serem remeiros nas equipações como ele próprio experienciou na Cachoeira Grande.

Pela meia noite chegou o principal com duas canoas e me disse vinha-me servir de guia para passar a cachoeira grande.

Sábado 2- saíu logo o principal diante e eu pelas onze horas do dia; rio largo sem embarço, ilha redonda à esquerda, ilha grande a direita, no meio tem três ilhas pequenas, faz o rio quatro boccas, praia grande de serrão, ahi achei o principal e fiz pousada: julgo andar quatro léguas.

Domingo 3- saí as seis horas, rio largo, entaipava que atravessava o rio de uma a outra parte, pedras de fora, à direita canal, tranco à esquerda, aparece uma serra grande à direita e a pouco espaço aparece outra à esquerda, entaipava no fim do canal pelo meio do rio e vai botando à parte esquerda fazendo suas voltas e é muito comprido, com seus rebojos estreita o rio e torna a aparecer a serra à direita fazendo dous boqueirões e torna a alargar o rio, ilha grande à esquerda e nella fiz pousada e o principal: julguei ter andado oito léguas.

Quarta feira 6- saí às oito horas e meia e logo em pouca distancia se ouve roncar a cachoeira grande; foi o principal buscando a parte esquerda, fazendo guia com o practico do rio entrando pelos garanzaes sempre à beirada da terra firme e nos levou o tempo de duas horas. (VILA REAL, 1891, p. 419)

Reconhecendo a importância do auxílio dos indígenas, D. Francisco orientava a todos os exploradores que tivessem o máximo cuidado no trato com essas populações. “Era preciso cultivar com elles trato e amizade”, segundo as instruções do governador e para isso as expedições deviam “levar Ferramentas e mais Quincalherias de que os Gentios fazem maior precisao”. Toda e qualquer hostilidade deveria ser evitada e no caso de estabelecer comercio com estes grupos não deveriam mercadejar “armas brancas, de fogo, pólvora, balla, chumbo e ferro, nem tampocou haver delles ouro em pó e diamantes”²⁰⁷.

A postura do governador da capitania de Goiás no que tange aos grupos indígenas seguia a tradição de forte violência por meio do combate e repressão, mesmo que a orientação da Coroa

²⁰⁷ APEP-CDG-Código 14- Documento nº 155- Instruções dadas ao Capitão Thomas de Sousa Vila Real pelo Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, sem data, orientando as diretrizes a serem seguidas por todos daquele empreendimento. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO014.**

fosse pelo aliciamento pacífico e aldeamento. Segundo Doles (1973, p. 35), os grupos habitadores da repartição norte da capitania ainda constituíam algum nível de empecilho a comunicação fluvial e ao povoamento. Nesse sentido, o governo tentava uma pacificação, porém, se esta caminho não fosse possível estes grupos deveriam ser intimidados e até destruídos.

Infelizmente pouco se avançou no povoamento das margens do rio Araguaia, fossem esses núcleos com famílias de colonos, aldeamentos indígenas ou algum reduto militar. D. João Manuel de Meneses, primo e sucessor do governador Tristão da Cunha Meneses, testemunhou a situação de despovoamento das margens do Araguaia durante a viagem que fez entre Belém e Vila Boa ainda em 1800. A maior parte das povoações continuaram a ser ao longo do rio Tocantins.

Embora fosse do interesse de Tristão da Cunha Meneses estabelecer um comércio inter-regional com o Grão-Pará, segundo Batista (2017, p. 165), o empreendimento carecia de ações políticas da alta complexidade, pois, a navegação não dependia apenas de embarcações, a falta de trabalhadores especializados, estrutura de portos de apoio e uma produção voltada para a exportação eram questões que demandavam grandes investimentos que não ocorriam do lado goiano, apenas pelo governo do Grão-Pará.

Sem capacidade de maiores investimentos na região, o governador justifica a falta de recursos pela grandeza do território que precisava administrar após o esgotamento das lavras auríferas e, como afirmou Fleury (1848, p. 13), os povos do norte eram remissos na contribuição dos impostos. Assim, o governador Tristão da Cunha Meneses limitou-se a dispor a capital como intermediária comercial e de logística aos comerciantes que viessem do Grão-Pará.

Dessa forma, conforme indica Maria Cavalcante (2008, p. 159), tornou-se comum a região do norte da capitania de Goiás ser adjetivada nos documentos oficiais como sendo longínqua, distante, esquecida, mas que lutava incessantemente para romper o isolamento através da navegação comercial.

Ainda precisavam de melhoramentos que viabilizassem a navegação tanto no rio Tocantins quanto pelo rio Araguaia, como a instalação de portos e estaleiros nas povoações marginais, o estabelecimento de presídios ao longo dos rios e incentivar a organização dos comerciantes em empresas de navegação tanto em povoados goianos como em Belém.

Apesar de algumas viagens comerciais bem-sucedidas entre Vila Boa e Belém, como a de Joaquim Ignácio das Mercês que foi aos arraiais goianos adquirir gêneros para serem

comercializados no Grão-Pará²⁰⁸, ou como a do Alferes de Milícias Manoel Joaquim Torres que regressava ao Goiás com quatro canoas sob seu comando com os gêneros adquiridos em Belém²⁰⁹, a navegação pelos rios Araguaia e Tocantins permaneceu tímida pelas décadas seguintes, como aponta Batista (2017, p. 166), afastando qualquer possibilidade de intensificar o comércio por aquelas águas.

²⁰⁸ APEP-CDG-Código 297- Documento nº 39- Concessão de licença dada ao comerciante Joaquim Ignácio das Mercês, datada de 5 de março de 1808, para ir à capitania de Goiás adquirir gêneros a serem comercializados. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO297.**

²⁰⁹ APEP-CDG-Código 297- Documento nº 92- Concessão de licença dada ao Alferes de Milícias, Manoel Joaquim Torres, datada de 19 de abril de 1809, para regressar à capitania de Goiás. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO297.**

Capítulo III – A NAVEGAÇÃO COMERCIAL E TEIAS DE DEPÊNCIA NO CORREDOR TOCANTINO

3.1- A navegação pelo caudal tocantino e o estabelecimento de conexões intrarregionais.

A diminuição na produção das minas de Goyaz, já sentida desde os anos de 1760, contribuiu para consolidar o estado de miséria entre os arriais goianos, retratado por inúmeros viajantes que presenciaram a regressão sociocultural na região, onde segundo alguns os brancos teriam assimilado os costumes e modo de vida dos selvagens, habitando choupanas, sem usar roupas nem utilizando moedas ou sal.

Durante sua passagem por Santa Luzia²¹⁰, Saint Hilaire pode perceber lojas mal sortidas, onde se comprava a crédito. Segundo o viajante, os jornaleiros tinham dificuldade em receber. Tal era a miséria que algumas pessoas ficavam meses sem poder salgar os alimentos, ou quando o pároco fazia sua excursão pascal, frequentemente ocorria que as mulheres de uma mesma família se apresentavam com o mesmo vestido.

O quadro desolador descrito por Saint Hilaire resume bem as consequências da decadência da economia aurífera. Segundo Luis Palacin e Maria Moraes (1989, p. p. 46), a partir das últimas décadas do século XVIII, Goyaz registrou queda na importação e exportação que fragilizou o comércio; seus aglomerados urbanos estacionaram, alguns desapareceram, parte da população dispersou para a zona rural dedicando-se a criação de gado e/ou a agricultura. Em outros termos, Goyaz vivenciou a ruralização de sua sociedade e a desumanização do homem.

A estagnação goiana, considerando a extensão do território e as especificidades internas afetou mais duramente o norte da capitania do que a comarca do sul que, de acordo com Nilton de Oliveira (2018, p. 56), estava vinculada aos mercados de Minas Gerais e São Paulo, sendo favorecida pela inserção na dinâmica produtiva nacional²¹¹.

Para Cid Feitosa (2011, p. 19), o processo de ocupação efetiva do território goiano imprimiu os elementos condicionantes de uma formação econômica que acarretaria dissidências entre o norte e o sul de Goyaz, pois cada região apresentava uma realidade diversa. Importante destacar que a capitania e mais tarde província de Goyaz teve seu povoamento

²¹⁰ A povoação de Santa Luzia fazia parte dos julgados goianos da comarca do sul. Em 1809 a capitania de Goyaz foi dividida em duas comarcas para facilitar a administração e assim tentar reverter a situação de decadência instalada na região.

²¹¹ A comarca do sul de Goyaz, segundo autores como Cunha Matos e outros, foi beneficiada pela proximidade entre os núcleos de ocupação e por possuir melhores estradas, construídas desde o princípio da ocupação que facilitavam a comunicação com Minas Gerais e São Paulo, assim como a seus portos de mar. Essa realidade contrastava com a região ao norte que teve sua ocupação dispersa, encarou dificuldades com os diferentes grupos indígenas e teve suas vias de comunicação cerceadas desde 1730 com o impedimento de abertura de novos caminhos para as minas.

localizado em três pontos distintos, a saber, ao sul, no meio norte (minas do Tocantins) e no extremo norte.

Os arraiais ao sul, ou centro-sul como alguns autores se referem, se caracterizaram em um pólo administrativo hegemônico situados no caminho de São Paulo, ou nas suas proximidades. Estes núcleos comportavam atividades urbanas mais intensas e apresentavam uma densidade populacional maior, devido o pouco distanciamento das jazidas. Dentre os principais podemos destacar Santa Cruz, Santa Luzia, Meia Ponte, Jaraguá e Vila Boa.

Nas minas do Tocantins localizava-se o maior número de povoações. Segundo Feitosa (2011, p. 20), foi considerada por um breve período a região mais rica de Goyaz e a que apresentava maior produtividade. Seus principais núcleos de ocupação foram Traíras, Água Quente, São José, Santa Rita e Moquém.

O extremo norte, por sua vez, abrangia uma extensa região entre o rio Tocantins e os chapadões dos limites com a Bahia. Era uma região considerada árida e de difícil acesso, os povoados eram rarefeitos e esparsados entre si. Para Feitosa (2011), a distância e o péssimo estado das estradas teriam contribuído para a dificuldade de estabelecimento de atividades urbanas. As principais povoações eram Arraias, São Félix, Cavalcante, Natividade e Porto Real, o arraial mais setentrional Goyaz.

As especificidades contribuíram para fazer surgir uma oposição entre o norte e o sul da capitania goiana. Para Luis Estevam (1997, p. 37), em razão do distanciamento geográfico entre os povoados, praticamente, não havia relacionamento intrarregional norte-sul, os contatos ocorriam esporadicamente e em função de atos administrativos de caráter fiscal ou jurídico; os precários caminhos dificultavam ou mesmo impediam a comunicação das localidades nortistas com as sulistas.

A questão da extensão geográfica e de como impactava na administração foi notificada ao reino por vários governadores. Segundo o governador João Manoel de Mello, em 1760, durante sua viagem pela capitania, a qual representou ao Conde de Oeiras;

Sahi a vizital'a que he muito extensa e medeão grandes distancias entre os Arrayaes. Não me molestou tanto a dilatada jornada pelos incommodos dos certoens, que já estou acostumado a elles como por me condoer de ver tão dezerta a Capitania quando poderia estar bem povoada; pois a maior parte do terreno he sumamente fértil, em todo elle se devizão indícios d'oiro, que é muito povoado de morros e cortado de corgos (RIHGB, 1918, p.71)

Em 1779, o governador Luis da Cunha Menezes reportou ai reino notícias de problemas na administração dada a extensão e dificuldade de transitar dentro do território goiano. Segundo o governador seu trabalho foi afetado “pelas dificuldades da sua grande extensão; não me sendo

possível até o presente examinar pessoalmente todos os destrictos que ella comprehende” (1918, p. 128).

O distanciamento do centro decisório goiano impossibilitava a tomada de ação para melhor fiscalizar e resguardar os núcleos de ocupação mais ao norte dos contínuos ataques de grupos indígenas como os Acroá e Xacriabá, que sem encontrar resistência nos povoados destruíam roças e fazendas de gado.

Em 1751, o governador D. Marcos de Noronha relatou em carta ao rei sobre os recorrentes insultos que os índios Acroá haviam feito aos moradores dos arraiais da Natividade, Remédio e Terras Novas. Segundo o Governador²¹²;

O gentio Acroá que vive naqueles certos e não cessa de fazer-lhe as maiores hostilidades, matando brancos e negros, destruindo as terras, comendo-lhe os gados, e ultimamente para com ay comodidade de poderem continuar os seus insultos, tem tomado a resolução de furtar os cavalos que andam no campo e montando-se nelles entram nas fazendas de gado em que tem feito grande destroço, assim pello muito que vão matando, como também pela grande quantidade que tem conduzido para as suas Aldeyas e delle se sustentarem (CHAIM, 1983, p. 179)

Em 1758, o governador da capitania, Alvares Xavier Botelho, o Conde de São Miguel, reportou ao reino problemas decorrentes de ataques indígenas na região norte de Goyaz após uma grande deserção de indígenas. Nas palavras do Conde;

as cartas dos confinantes d’aquelle Paiz, que dista, mais de duzentas legoas d’esta Capital, que referirão o temor de serem todos destruídos pelo Gentio disperso; e elles me pintarão com vivas cores de seu pavor de tal sorte que provocarão o meu receio e a minha cautela [...] porque vai por onze mezes da dezerção e apenas terão morto onze ou doze pessoas numero n’estas alturas, tão pouco remarcavel nos triumphos da morte que o completa em hum anno qualquer sertanista na sua Fazenda. O mais acedio que tem feito, he terem despovoado duas ou trez Fazendas de gado da gente que as habitava [...] também padecerão algum acedio trez ou quatro tropas que subião da Bahia; porém só huma com perda considerável [...] tomando-lhe quatro negros, oitenta cargas, huma negra e os cavalos (RIHGB, 1918, p. 54)

O governador João Manoel de Mello, em 1760, noticiou ao rei D. José I os recorrentes insultos sofridos pela população do distrito da Natividade. Segundo o governador, os índios Acroá e Xacriabá, após sublevações de 1757 e 1759, repetidamente assaltavam as lavras e roças por ser aquele distrito;

a parte mais septentrional d’esta Capitani; n’elle está Natividade, o Carmo, a Chapada, a Taboca e Almas que são os Arrayaes mais invadidos pelo sublevado Gentio Acroá e Xacriabá que depois que dezertarão das Aldeas de S. Francisco Xavier do Duro e de S. Jozé tem hostilizado aquelles povos com continuas invazoens (RIHGB, 1918, p. 71).

²¹² AHE. CGM. Livro 192. Correspondência do Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, D. Marcos de Noronha, datada de 10 de fevereiro de 1751, ao rei D. José I, relatando sobre as hostilidades do gentio Acroá.

Embora haja uma predominância de reclamações quanto aos ataques dos índios Acroá e Xacriabá, a partir de 1764, os povoados goianos começaram a ser assaltados pelos Xavante, também conhecidos como Canoeiros. O governador informou ao reino nos seguintes termos:

Também o Gentio Xavante que nunca hostilizou o districto do Arraial de Crixás, com que confina, antes se conservou sempre em boa vizinhança, começou a invadir as nossas roças e lavras desde que Castella intentou declarar a guerra. Já representei ao Ilmo Exmo Senhor Conde de Oeyras que se prezumia serem estas novas hostilidades fomentadas pelos Jezuitas Hespanhois. Como forão crescendo os insultos e consequentemente as queixas dos povos ordenei ao Dezebargador Ouvidor Geral que mandasse tirar uma devassa em que constasse legalmente das mortes, roubos e incêndios que o dito Gentio tinha accometido n'aquelle território (RIHGB, 1918, p. 87).

O prosseguimento dos ataques Xavantes aos povoados do norte goiano contribuiu para a piora da situação naquela região. Em 1784, o governador Tristão da Cunha Menezes escreveu ao reino relatando a grave situação. Segundo ele;

das grandes e inhumanas hostilidades que os povos desta Capitania para a parte do norte, soffrião das gentes selvagens da Nação Xavante, tendo feito pela sua successiva e continuada guerra despovoar muitas fazendas de gado, roças e mais habitações d'aquelles moradores e pondo-os na maior e mais deplorável consternação de não poderem subsistir pela falta de gêneros da primeira necessidade (RIHGB, 1918, p. 157).

Diante da dificuldade de comunicação, fragilizou-se as relações intrarregionais e, como destacou Palacin (1990, p. 11), o norte passou a acusar o sul de completo abandono enquanto o governo argumentava que as rendas do norte não cobriam os gastos com o funcionalismo. Para Estevam (1997, p. 38), essa realidade teria contribuído para que os “nortenhos” procurassem estabelecer relações inter-regionais com as comunidades mais próximas buscando meios de escapar ao quadro de decadência imposto²¹³.

Ao considerar a conjuntura econômica do início do século XIX, afiança Rosy Oliveira (1998, p. 2), que os povoados do norte de Goyaz tinham participação pouco expressiva no período imediato ao esgotamento das lavras. Por essa razão, como esclarece Feitosa (2011, p. 21), sob o discurso de uma reorganização da economia local, o território goiano foi dividido em duas comarcas, a de Goiás e a de São João das Duas Barras (figura 11).

²¹³ Em várias correspondências ao reino, diferentes governadores caracterizavam a situação da Capitania goiana como sendo de decadência. Para tanto, eles se baseavam na redução da arrecadação do Quinto e em relatos que recebiam dos diferentes julgados a respeito de ruína de povoados, falta de alimentos e gêneros de primeira necessidade. Todavia, abrindo discordância, esclarece Palacin (1989), que para se afirmar que Goyaz vivenciava uma decadência era antes preciso que houvesse um período de notável opulência que ele não identificava. Segundo Polonial (2006), concordando com o autor supracitado, setores importantes da sociedade eram incipientes ou inexistentes à época, como o de construções, o da educação e ainda o de técnicos e burocratas. Nesse sentido, a suposta decadência deve ser compreendida como algo relativo.

Cada comarca, pela divisão de 1809, ficou composta por sete julgados. A comarca de Goiás compreendendo as minas do centro-sul, enquanto a de São João das Duas Barras abarcou as minas da região do Tocantins e do norte da Capitania.

Embora a divisão tenha sido pensada para alterar a situação de miséria instalada no norte goiano, essa medida não foi suficiente para corrigir as distorções causadas por tanto tempo de subjugação, isolamento e ausência de condições para fazer investimentos em infraestrutura necessária que possibilitaria a comunicação comercial mais fluída com as praças marítimas.

Ao analisar o processo de transição de uma economia mineradora para uma agropastoril, Palacin e Moraes (1989) observaram alguns obstáculos de difícil superação. Para os autores o desprezo dos mineradores pelo trabalho agrícola pouco rentável; a dificuldade de se encontrar um produto que substituísse de modo economicamente vantajoso; a dificuldade de exportação pelo alto custo do transporte e a ausência de um sistema viário dificultavam o desenvolvimento da região.

O decréscimo da produção das lavras, fez com que alguns governadores começassem a incentivar o desenvolvimento da atividade agrícola em Goyaz, assim como a buscar alternativas de comunicação com os portos de modo a reduzir os custos dos transportes que encareciam os produtos enfraquecendo o comércio, seja ao norte pelos rios Araguaia e Tocantins, ou ao sul pelos rios Grande e Paraná.

Segundo Raimundo José da Cunha Mattos (1874, p. 218), em Goyaz pouco se tratou de abertura de estradas direitas, as que existiam eram filhas da mineração, picadas abertas pelos exploradores e seguidas pelo povo. Estes caminhos permitiam a passagem das tropas de animais que eram os únicos meios transporte.

Além das distâncias e dos tempos empregados, como explica Palacin (1976, p. 179), havia outras graves dificuldades inerentes ao comércio terrestre. A perda ou a deterioração das mercadorias era frequente, principalmente, na passagem dos rios e durante a temporada de chuvas.

Para Palacin (1976, p. 181), o preço e a carência dos animais de carga era outra das ameaças ao transporte e as viagens. Segundo o autor, a carga média por animal calculava-se em seis arrobas e as tropas chegavam a ter até cem animais. Contudo, o preço de cada animal variava entre 16 e 18\$000 em São Paulo no começo do século XIX, a esse valor acrescia-se os tempos de transporte e os direitos das entradas e passagens.

Em ofício ao Visconde de Anadia, em 1806, o governador Francisco de Assis Mascarenhas expunha que o comércio terrestre com o Rio de Janeiro e com a Bahia era

prejudicial a Goyaz dado que “os gêneros da Europa, vindo em bestas do Rio, ou Bahia pello espaço de 300 legoas chegavam caríssimos”. No seu entender, o comércio com o Pará, pelos rios Araguaia, Maranhão e Tocantins deveria ser incentivado em benefício da Real Fazenda e do povo goiano²¹⁴.

Poucos anos antes, em 1800, o governador D João Manuel de Menezes navegou, as suas próprias custas, o rio Tocantins e o Araguaia da cidade de Belém até o arraial de Santa Rita e, “apezar de tantas fadigas, incommodos e moléstias que experimentou na sua viagem”, ele declarou a despesa que teve no trajeto²¹⁵. Segundo o governador;

1 canoa de tolda de madeira emq foi Sua Ex ^a	200\$000
1 D ^{ia} para servir de cozinha.....	70\$000
5 D ^{as} para o transporte da família e comboio a 60\$000 cada hua.....	300\$000
Quatro centos de farinha de pau.....	280\$000
Cento e dezoito Indios remeiros a 1200rs por mês.....	849\$600
12 Canoas pequenas p ^a casa e servisso particular.....	96\$000
Sincoenta e oito Indios p ^a o servisso nas canoinhas.....	417\$000
2 Barris de pólvora e Xumbo competente.....	120\$000
Rhemedios p ^a cura dos individuos do comboio.....	450\$000
Galinhas.....	50\$000
8 Pilotos e dous Praticos a 300rs por mês.....	180\$000
Ferramentas, pregos, machados, linhas de pescar, anzóis, breu.....	40\$000
Sal e agoa ardente p ^a os Indios.....	36\$480
3:089\$680	

O custo final da viagem do governador foi bem menor se comparado ao custo de uma viagem por terra do Rio de Janeiro para a Capital de Goyaz que, por sua vez, seria bem maior se o ponto final fosse ao norte da capitania. Esta distorção fica evidente nos cálculos do General Couto de Magalhães, que quando foi governador da capitania também foi um árduo defensor da comunicação fluvial.

As despesas com um bote e uma igarité, que conduzem 1900 arrobas, numa viagem redonda ao Pará.

1 piloto de bote.....	300\$000
1 piloto de igarité.....	150\$000
2 proeiros.....	120\$000
2 contra proeiros.....	100\$000
2 popeiros.....	90\$000
	180\$000

²¹⁴ AHU- Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 25 de abril de 1806, sobre uma Memória oferecida pelo ouvidor-geral de Goiás, Joaquim Teotônio Segurado, acerca das vantagens lucrativas existentes nas relações comerciais com a capitania do Pará, através de rios navegáveis até o rio Amazonas. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2863.

²¹⁵ AHU-Goiás- CARTA dos oficiais da Câmara de Vila Boa de Goiás, ao príncipe regente D. João, datada de 4 de outubro de 1800 relatando sobre a chegada do novo governador e capitão-general de Goiás, D. João Manuel de Menezes, os incômodos sofridos durante a viagem de navegação pelo rio Araguaia e a solicitação de ressarcimento pelos custos da viagem de Belém até Santa Rita. AHU_CU_008, Cx. 42, D. 2554.

1 caçador.....	100\$000
1 ajudante do mesmo.....	80\$000
20 remeiros.....	80\$000.....1:600\$000
Sustento de ida e volta.....	800\$000
Calafeto no Pará.....	100\$000
Calafeto no Goiás.....	25\$000
Cordas de piaçaba.....	60\$000
Passaporte e visita.....	50\$000
Amortização do valor do bote.....	250\$000
Juro do valor do bote, da igarité e de uma montaria a 10%.....	120\$000
 Total.....	 4:255\$000
	*importância do frete por arroba 2\$239

As despesas com o transporte de 1900 arrobas por bestas de carga da capital de Goiás ao porto de Santos, sendo a carga de cada besta de 9 arrobas (178 bestas ou 18 lotes)

2 arrieiros.....	150\$000.....	300\$000
2 ajudantes.....	80\$000.....	160\$000
2 camaradas dianteiros.....	60\$000.....	120\$000
18 tocadores de lote.....	50\$000.....	100\$000
1 cozinheiro.....	40\$000
1 ajudante.....	35\$000
Rações dos camaradas por dia.....	\$240.....	864\$000
Despesas com as bestas, cada uma.....	40\$000.....	7:080\$000
Despesas com 26 bestas dos camaradas.....	26\$000.....	676\$000
Amortização do valor da tropa por besta e por viagem.....	6\$250.....	1:112\$500
Juro do valor da tropa a 5% por viagem que é calculada a duas por ano.....	895\$000
 Somma.....	 12:182\$500	
	*importância do frete por arroba 6\$411	

Embora haja um distanciamento entre os custos da viagem de D João Manuel de Menezes e os cálculos do general Couto de Magalhães, o que devemos observar, e fica evidenciado nos números apresentados, é o quão oneroso era a viagem terrestre para a capitania de Goyaz.

Outra desvantagem elencada pelo General estava no limite do peso dos carregamentos. Enquanto o transporte por bestas não podia superar volumes muito maiores a 6 arrobas, os barcos conseguiam transportar de 20 a mais arrobas. Este fato inviabilizava o transporte terrestre de instrumentos essenciais às atividades agrícolas e de mineração.

Também foi considerado pelo General que o transporte de volumes menores representaria um acréscimo no preço do frete da arroba vendável. Isto posto, necessariamente, o comerciante para assegurar o lucro teria que elevar os preços dos produtos.

Ao observar os preços, como explica Gilka Vasconcelos Ferreira de Salles (1992, p. 119), é possível intuir tendências do comércio local e de sua capacidade aquisitiva, mesmo não dispondo de séries com sequências regulares de ano a ano. Para tanto, tomam-se como referência os produtos básicos da alimentação e as mercadorias de uso cotidiano que foram

discriminadas por viajantes e mapas de exportação e importação como, por exemplo, o de 1804²¹⁶

Segundo a documentação, a economia agrícola goiana pode ser compreendida ou caracterizada como de subsistência dado o fato de que sua exportação se limitava a poucos produtos como ouro, couros, açúcar, algodão, arroz, reses, carne de porco, aguardente, fumo, café, marmeladas, trigo e tanados. De acordo com Salles (1992, pp. 117-118), chama atenção milho e mandioca, produtos frequentes nas plantações, mas que não aparecem nas tabelas estatísticas. Isso se elucida por esses dois elementos fazerem parte da alimentação e seu comércio ser restringir aos sítios e fazendas da região.

²¹⁶ AHU-Goiás 1806, Outubro, 15, Vila Boa OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 15 de outubro de 1806, remetendo em anexo o mapa estatístico sobre o estado político, eclesiástico, comercial, agrícola e militar da capitania em 1804, e a sua densidade populacional. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2892.

Tabela V MAPA DE IMPORTAÇÃO FEITA PELOS JULGADOS DO NORTE-1804

Julgados	Vinho	Pano de linho	Pano de lã	Tecidos de algodão	Tecidos de seda	Pólvora	Chumbo	Sal	Ferro	Aço	Papel	Bacalhau	Louças de vidro	Ferragens	Chapéus	Escravos	Bestas	(\$) Valor em dinheiro
	Almudes	Peças	Ditas	Ditas	Covados	Arrobas	Ditas	Alqueires	Arrobas	Ditas	Resmas	Arrobas	Caixas	Peças	Chapéus	Escravos	Bestas	
Cavalcante	02	258	30	720	130	12	24	200	08	04	-	-	-	-	-	-	50	11:678\$200
São Felix	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arraias	-	341	33	218	-	3	6		4	12	6							5:000\$000
Conceição	03	89	30			6	12	100	4	3					326	3	100	16:800\$000
Natividade	04	114	48	125		8	16	150	15	8	8				589	8	28	13:896\$090
Carmo	04	39	45	42		2	4	50					4		400	3	12	4:240\$967
SOMA	13	841	186	1105	130	31	62	500	31	27	14		4		1315	14	190	51:615\$257
Praças de onde vieram: Rio de Janeiro- 644\$000 São Paulo- 995\$200 Bahia- 42:968\$000 São Francisco- 2:008\$057 Pará- 5:000\$000																		

Fonte: FUNES, Eurípedes. Goiás 1800-1850: um período de transição da mineração à agropecuária. p. 43

Tabela VI MAPA DE IMPORTAÇÃO FEITA PELOS JULGADOS DO SUL- 1804

Julgados	Vinho	Pan o de linh o	Pan o de lã	Tecido s de algodã o	Tecido s de seda	Pólvor a	Chumb o	Sal	Ferro	Aç o	Papel	Bacalha u	Louça s de vidro	Ferragen s	Chapéu s	Escravo s	Besta s	(\$) Valor em dinheiro
	Almude s	Peças	Ditas	Ditas	Covados	Arrobas	Ditas	Alqueire s	Arroba s	Dita s	Resma s	Arrobas	Caixas	Peças	Chapéus	Escravos	Bestas	
Vila Boa	90	132 2	137	1402	552	25	34	1734	120	60	98	18	81	504	733	23	789	44:587\$376
Crixás	02					02	08	65	01	01								745\$800
Pilar		12	14	148	40	02	04	276	04	04							108	5:520\$000
Traíras								43									14	537\$800
Meia Ponte	14	489	962	935	487	12	20	800	08	04	40	12	06	200	400	06	200	21:997\$882
Sta Luzia	04	12	46	145	80	1, 1/2	04	32	20	12	05				80	05	10	7:632\$800
Sta Cruz	08	09	13	10		14	14	228	04	04	06				80		06	3:144\$400
Desemboque	02	01	01	01		01	03	425	01	01					40		10	1:235\$000
SOMA	120	184 5	117 3	2291	1159	46	104, 1/2	3653	158	80	149	30	27	804	1333	35	1137	85:494\$157
Praças de onde vieram: Rio de Janeiro- 51:035\$091 São Paulo- 25:555\$597 Bahia- 3:577\$369 Pará- 5:326\$100																		

Fonte: FUNES, Eurípedes. Goiás 1800-1850: um período de transição da mineração à agropecuária. p. 42

Para Salles (1992), a importação nos diversos julgados goianos não se alterou em relação ao princípio do período da mineração: vinho, peças de linho, peças de lã, tecidos de algodão, tecido de seda, pólvora, chumbo, sal, ferro, aço, papel, bacalhau, louças, vidros, fustão, chapéus, escravos e bestas advindos da Bahia, São Paulo, Rio de Janeiro e em menos quantidade do Pará, como podemos observar nos mapas de importação dos produtos e manufaturas de cada repartição goiana em 1804 (Tabela I).

Dentre os produtos manufaturados e importados a maior quantidade recaía nos panos de linho (2686), lã (1359), algodão (3396), seda (1289), chapéus (2648), sal (4153), ferragens (804) e bestas (1277). Segundo Salles (1992 p.122), na repartição do sul de Goiás predominavam as mercadorias do Rio de Janeiro e São Paulo com preços majorados em 60% em relação ao custo nos portos de mar (Tabela II). Enquanto isso, na comarca do norte se destacavam os produtos oriundos da Bahia como se pode ver pelo valor das importações deste porto (42:968\$000), os quais eram comercializados 80% mais caros se comparados aos do litoral mais ao sul.

A predominância de produtos vindos da Bahia é justificada por Cunha Mattos (1875, p. 16) por haver uma conexão anterior entre o norte de Goiás e o porto baiano para onde o ouro extraído era conduzindo em pó ou em barra para a aquisição de produtos e mão de obra para a região. Segundo estimou este autor a escravatura em tempos de grande produtividade aurífera chegou a ser de 96 mil escravos dispostos da seguinte forma.

No julgado da Natividade houve acima de 40000, em Arraias 16000, em Cavalcante 9000, em Trahíras mais de 14000, no Cocal 17000. A maior parte d'estes escravos eram do sexo masculino; morreram e não foram substituídos por outros. No dia de hoje talvez a totalidade da escravatura não monte a 4000 almas em toda a comarca (CUNHA MATTOS 1874, p. 16)

Em 1760, o governador João Manoel de Mello escreveu ao Conde de Oeiras relatando sobre o comércio de escravos e de suas particularidades em terras goianas tomando como exemplo o que foi praticado por Agostinho Luiz no arraial da Natividade, onde “tinha destribuido parte de hum comboyo de pretos que tinha mandado vir da Bahia”. Ciente que os mineiros os comprariam fiado, Agostinho Luiz fez, por meio de articulações com as autoridades do referido arraial, com que os negros fossem alugados por meia oitava de ouro ao dia à Fazenda Real conseguindo lucrar trinta mil cruzados.

No arraial da Meia Ponte, João Alvares Vieira, que ocupava o cargo de Caixa do contrato das entradas, segundo o Governador João Manoel de Mello, teria arrematado vinte negros a oitenta mil réis cada um e os repassou a roceiros do arraial da Natividade

ao custo de quatrocentos mil réis cada um. Segundo o governador tal *modus operandi* era recorrente, pois, Agostinho Luiz;

O mesmo negócio fez com outros pretos que tinha e com fazendas secas e molhadas que mandava vir do Rio de Janeiro e da Bahia, transportando-as para aquele continente, e pagava com ellas aos credores, vendendo-lhas por exorbitantes preços (MELLO, 1919, p.75)

O governador também fez menção a outros comboios de negros vindos da Bahia por ação de variados negociantes, dos quais os principais seriam o Caixa do contrato das entradas, Miguel Alvares da Hora e o Capitão-mór de Meia Ponte.

Cada preto dos da primeira escolha custou na Bahia a cento e vinte mil réis e fez despeza quinze com o sustento e direitos, e cá estão vendendo fiados (mas pagando juros depois de faltarem ao primeiro pagamento) a trezentos e setenta e a quatrocentos mil réis (MELLO, 1919, p. 78)

Para João Manoel de Mello estes comboios eram muito prejudiciais aos cofres da Capitania, pois eram necessários dois ou três anos para se repor o ouro que se desviava para quitar as dívidas dos mineiros com os negociantes. Como explica o governador Luiz da Cunha Menezes em 1783;

Vencido o tempo do ajuste e tendo faltado o mineiro aos pagamentos prometidos assim como ordinariamente está sucedendo, o comerciante o executa tira-lhe o preto que lhe vendeu pella avaliação do seu justo valor e não do preço das 300 oitavas porque os vendeu com a diminuição da quarta parte por ser conforme a lei de 20 de junho de 1774 e mais a mais ser obrigado a pagar o jornal de todo o tempo que o teve em seu poder (MENEZES, 1919, p.149)

O pequeno número de escravos (49) que aparecem nos mapas de 1804 são reflexo do declínio da produção aurífera. Sua distribuição conforme podemos observar pelas tabelas acima, 35 para a repartição do sul e 14 para a comarca do norte é bastante reveladora e está associada ao fato que a produção aurífera no norte nunca foi abundante. Segundo Salles (1992, p. 69), desde 1754 a produção nortense não excedia a metade da extração do sul.

O decréscimo substancial que observamos nas impressões de Cunha Mattos e no número reduzido constante no mapa de 1804, indicaria que Goiás, segundo Estevam (1997, p.69), descartou cativos no comércio inter-regional em função da ruína econômica. É importante destacar que os cativos deixaram de ingressar nos julgados goianos, de acordo com Cunha Mattos, desde 1778 e se acaso chegaram foi em número reduzido comprados por negociantes que haviam ido ao Rio de Janeiro tratar de seus negócios particulares.

No que concerne a atividade mercantil, segundo Palacín (1976, p. 191), o enfraquecimento fez com que a economia beirasse a autarcia. Nesse sentido, como explica Eurípedes Funes (1986, p. 40), quando as lavras atingiram sua produção mais baixa, a partir dos anos de 1770, os governadores goianos buscaram meios para enfrentar a crise econômica evidenciando a necessidade de se melhorar as comunicações com os portos marítimos, de forma a garantir o escoamento dos produtos agropecuários goianos e assegurar uma margem de lucro para a região e seus negociantes.

Entretanto, apesar das rotas internas, como destaca Dalísia Doles (1973, p. 20) estarem voltadas para Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, estas não passavam de simples caminhos e picadas abertas pelos paulistas e tropeiros da fase inicial de ocupação que necessitavam de melhorias e em alguns pontos se fazia necessário a construção de pontes.

Todavia, diante do quadro de descapitalização instalado em Goiás desde o último quartel do século XVIII o entrelaçamento mercantil com os grandes centros encontrou dificuldades de ser estabelecido, mas o pequeno comércio intrarregional pode se consolidar entre os arraiais dos julgados goianos.

Para Estevam (1997, p. 41-42), a precariedade dos caminhos, a enorme distância, os custos dos fretes/ transportes e a falta de condições para melhorar as vias terrestres fez com que as autoridades goianas buscassem incentivar a navegação mercantil, principalmente, pelos rios Araguaia e Tocantins. Embora estas vias estivessem proibidas desde os anos de 1730 por determinação régia.

Memórias como a do sargento-mór Francisco José Barata (1848) e Joaquim Theotônio Segurado (1806) foram apresentadas aos governos do Pará e de Goiás, defendendo a necessidade de se fomentar a agricultura e o comércio, bem como o desenvolvimento de vias de comunicação²¹⁷.

O ouvidor Segurado foi um grande incentivador ao desenvolvimento da navegação comercial pelo rio Tocantins. Em sua memória, como ressalta Salles (1992, p. 106), ele fez considerações sobre o comércio da capitania goiana com o Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia, afirmando o quão prejudicial era esta rota, defendendo as vantagens que poderiam advir da exportação das produções agrícolas de Goiás pelo porto de Belém.

²¹⁷ AHU-Goiás- MEMÓRIA oferecida pelo ouvidor-geral de Goiás, Joaquim Teotônio Segurado ao governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 20 de abril de 1806, sobre as vantagens lucrativas existentes nas relações comerciais com a capitania do Pará, através de rios navegáveis até o rio Amazonas. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2863.

A Capitania nada exportava; o seu comercio externo era absolutamente passivo: os generos da Europa, vindo em bestas do Rio, ou Bahia pello espaço de 300 legoas, chegavão caríssimos; os Negociantes vendião tudo fiado: dahi a falta de pagamentos, dahi as execuçoens, dahi a total ruina da Capitania. E com tudo os seus habitantes arreigados no antigo prejuizo de que tudo o que não he tirar oiro, trazer mercadorias do Rio, ou Bahia, tudo o mais he pouco seguro, he trabalho [ilegível] he prejudicial, continuavão unicamente nos [ilegível] pobres, e no ruinozo comercio daquellas duas Praças [ilegível] podera conhecer as cauzas da prodigioza decadencia da Capitania, clamavão; que ella estava a expirar: e no meio da sua cegueira, elles a deichavão perecer (...) Que o comercio do Rio, e a Bahia he prejudicial a esta Capitania e que pello contrario o do Pará pelos Rios Araguaia, e Maranhão, a porão ao nível das mais ricas deste Continente²¹⁸

Empenhado em desenvolver a navegação comercial, o governador D. Francisco de Assis Mascarenhas escreveu ao Visconde de Anadia endossando a Memória produzida pelo Ouvidor Segurado. Segundo o governador;

Os Magistrados muito se distinguem a este respeito, mas o actual Ouvidor [Segurado] he o que mais disveladamente promove a felicidade geral destes Povos pelos canaes acima mencionados; elle acaba de enviar-me a Memória e Officios incluzos, que cheio do maior prazer tenho a honra de apresentar a V.Ex^a na prezente occazião. Nesta Memória se calculão com exactidão Mathematica todas as vantagens que offerece a Capitania a differença do preço de certos Generos exportáveis à Cidade do Pará; e os grandes interesses, que do seu comercio devem esperar o Lavrador, o Comerciante e a Real Fazenda²¹⁹.

O sargento-mor Francisco Barata concordava com o ouvidor que o comércio com o porto paraense seria benéfico. No entanto, para que fosse possível desenvolver a navegação entre as capitanias era preciso que um amplo conjunto de medidas conjugadas fossem tomadas, principalmente, que seus habitantes fossem convencidos a se dedicarem a cultivar e povoar as terras nas margens dos rios Araguaia e Tocantins.

Quem nos ministra a prova d'esta mesma reflexão he a propia Capitania de Goyaz, a qual só tem olhado a cultura da parte da subsistencia, e por essa rasão vivem os seus habitantes em summa pobreza, quando alias poderião felicitar-se si a conciderassem tambem como dependente do Commercio, ou fosse pela commutação interior ou exterior, que lhes será sempre mais vantajosa, e para isso he que se torna essencialmente necessário o ter regularidade, e economia nos seus trabalhos, e que o Governo vigie sobre este importante objeto, e promova os meios de lhes facilitar a exportação, (...) os rios Tocantins e Araguay e outros, (...) são os únicos que admittem navegação para transporte dos generos da sua cultura para a Capitania do Pará.

²¹⁸ idem

²¹⁹ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 25 de abril de 1806, sobre uma Memória oferecida pelo ouvidor-geral de Goiás, Joaquim Theotonio Segurado, acerca das vantagens lucrativas existentes nas relações comerciais com a capitania do Pará, através de rios navegáveis até o rio Amazonas. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2863.

A Memória apresentada por Segurado, como esclarece Funes (1986, p. 47), procurou reforçar a narrativa de que a navegação pelos rios da capitania poderia tirar Goiás da catastrófica situação econômica em que se encontrava. Para tanto, Segurado enfatizou as vantagens e lucros acima de 100% que os produtos goianos teriam ao serem vendidos para a praça de Belém e exportada para o reino.

Tabela VII PREÇO DE GÊNEROS EM GOIÁS E NO PARÁ- 1806

Preço de gêneros em Goiás e no Pará- 1806				
Produtos	Goiás		Pará	
	Preço	Medida	Preço	Medida
Algodão em Rama	2\$400	Arroba	5\$000	Arroba
Algodão em Tecido	\$150	Vara	\$240	Vara
Açúcar	1\$800	Arroba	3\$200	Arroba
Aguardente	1\$800	Barril	6\$000	Barril
Rapadura	\$075	-	\$320	-
Café	1\$800	Arroba	3\$600	Arroba
Toucinho	1\$800	Arroba	3\$600	Arroba
Carne Seca	2\$000	1 boi	1\$600	1 boi
Sola	\$600	Meio	1\$600	Meio
Couro de Veado	\$450	-	\$900	-
Fumo	1\$500	Rolo	4\$000	Rolo
Feijão	\$800	Alqueire	4\$000	Alqueire

Fonte: SEGURADO, Joaquim T. Memória Econômica. 1806.

A comparação dos preços feita por Segurado, segundo Salles (1992, p.121), em Goiás e Pará, demonstra que poderia haver um lucrativo comércio, se os comerciantes goianos dispusessem de transportes satisfatórios e se os agricultores intensificassem o cultivo de primeira necessidade a ponto de gerar um excedente exportável.

Junto a sua Memória, Segurado fez uma série de recomendações, por exemplo, apesar do algodão em rama poder ser comercializado no Pará a 5\$000, os tropeiros

poderiam “levar suas bestas carregadas deste gênero quando não acharem café, ou quando este gênero chegar a ter preço desprezível”, ao ir ao arraial de São Romão, as margens do rio de São Francisco, buscar sal da terra, pois lá se vendia algodão em rama a 3\$200rs. Segurado faz essa recomendação pra lembrar que o Pará não seria o único canal de exportação para os produtos goianos.

Além dos julgados acima mencionados há nesta Capitania mais trez, Santa Luzia, Santa Cruz e Dezemboque; ellez não são regados de agoaz, q exportem os seus generos p^a o Pará, porem a propincidade dos primeiros dous ao Julgado de Meya Ponte, lhez hé muito vantajoza para fazerem o d^o Comercio. O Julgado do Dezemboque fica em distancia da Cidade de S^m Paulo oitenta legoaz. Pela d^a Cid^a hé que elle deve exportar os generos, que lhe sobraem do commercio activo, q faz com a Capp^{ia} das Geraez.

Sobre aguardente e a rapadura, como destaca Funes (1986, p.48), apesar das grandes margens de lucro 333% e 427% respectivamente, o ouvidor fala que essa vantagem seria “mumentanea”, pois fatores como “broca e os índios farão sempre que os Barriz chegue ao Pará com muito menos quantidade de agoa ard^o do que aquella com que sahem de Goyaz”.

Neste sentido, o comércio do açúcar seria mais vantajoso no seu entender. No que tange às rapaduras, o ouvidor lembra de que é um gênero de fácil deterioração e não fazia parte das pautas de exportação para a Europa, por isso recomendava “que se não fação grandes carregaçoens deste genero”.

O café por sua vez era pouco produzido em Goiás, e mesmo no Pará seu cultivo era muito rarefeito desde que foi introduzido nas primeiras décadas do século XVIII. Segundo aponta Funes (1986, p. 49), havia inconsistências no preço apresentado pelo ouvidor Segurado.

Para o autor, no sul de Goiás, em 1804, o preço da arroba de café era de 2\$400 enquanto no norte da Capitania seria de 4\$800. Mesmo considerando que os dados apresentados pelo ouvidor fossem de 1806, para o autor, o preço da arroba de café não poderia ter decrescido tanto num espaço de tempo tão curto, sendo comercializado em Goiás por 1\$800 a arroba e no Pará por 3\$600.

O Toucinho em particular apresentou no período apresentado pelo ouvidor Segurado um decréscimo na produção em razão da falta de milho, que incidiu diretamente sobre a criação porcos. Embora o milho fizesse parte da alimentação da população²²⁰,

²²⁰ A respeito da alimentação do povo goiano, em particular da comarca do norte, Raimundo José da Cunha Mattos em sua *Chorographia Histórica da Capitania de Goyaz* escreveu que em geral a carne seca era o elemento que se fazia presente nas mesas goianas, seja cozida com ervas ou frita em sebo, ou assada. Pouco

destaca Salles (1992, p. 119), que os interciclos de baixa produção por seca prolongada ou chuva em demasia, geravam carência do produto que, por sua vez, acabaria afetando outros ramos das atividades produtivas gerando as distorções dos preços visíveis.

O açúcar goiano teria, segundo o ouvidor, que disputar com a produção local e com o açúcar pernambucano, dessa maneira, por mais que abaixasse os preços e ganhasse o mercado paraense teria um lucro reduzido ou nenhum. Situação similar a do fumo que era produzido e exportado pela capitania ao norte. Outro item, os couros de veado, o próprio ouvidor afirma que nunca haverá abundância deste gênero, mas não deixa de registrar que sua venda e lucros seriam certos.

Para Funes (1986, p. 49), a carne seca e a sola seriam produtos cujo privilégio de comércio beneficiaria aos arraiais do norte goiano. Os arraiais do sul onde se encontravam todos os demais gêneros deviam, segundo o ouvidor Segurado, “voluntariamente e sem espírito de inveja, deixar aos do Norte este commercio”.

Nesse sentido, dos doze produtos elencados por Segurado, apenas três possuíam lucros esperados, e destes, como observa Funes (1986), dois deveriam ser comercializados pelos arraiais do norte da capitania. O que demonstra as poucas vantagens que os arraiais do sul teriam de fato no comércio com o Pará.

Todavia, precisamos considerar as dissidências existentes entre o norte e o sul goianos que pode estar sendo expresso pelo ouvidor ao buscar favorecer o desenvolvimento comercial dos arraiais do norte, tão marginalizados pelo sul, através do reavivamento das relações inter-regionais que a comarca do norte procurou estabelecer com o seu entorno desde 1730, principalmente, com o Pará.

O ouvidor Segurado reforça sua argumentação em defesa do comércio fluvial lembrando que, em suas palavras;

Toda esta Capp^{ia} he cortada de immensos Rioz, dos quaez muitos são navegaveis, e destes a maior parte desaguão no Araguaya, ou Maranhão, os seus dous Rioz principaes, q cortando a Capp^{ia} em quase toda a sua extenção do Sul ao Norte vão desaguar no Amazonas perto da Cid^e do Pará.

Embora o ouvidor seja defensor da navegação comercial, ele longe de querer violentar os negociantes na direção do seu comércio, sempre ressaltou a prodigalidade que possuíam alguns Julgados. Na impossibilidade de poderem se dedicar a navegação

se utilizava da farinha de milho, a de mandioca era mais ordinária. Segundo o autor, quase ninguém comia feijão pela falta do produto, assim como o toucinho que era escasso, os queijos e manteigas eram encontrados nas casas de maiores possibilidades. O povo miúdo alimenta-se com frutas, guarirobas, pouca carne e por isso era muito sujeito a enfermidades.

fluvial para o Pará, o ouvidor Segurado deixava claro que estes arraiais deveriam continuar a exportar seus gêneros e importar o que precisassem pelas vias de comunicação tradicionais com os portos de mar.

3.2- A necessidade de se estender um braço até Goyaz: as vantagens econômicas do comércio intrarregional.

Ao longo do século XIX, o rio Tocantins esteve na pauta dos governos do Pará e de Goiás, principalmente, relacionado ao desenvolvimento da navegação comercial, pois, como enfatizou o general Couto de Magalhães em seu Relatório à Assembleia Legislativa do Pará, em 15 de agosto de 1864, o Pará necessitava estender um braço até Goyaz e Matto Grosso.

Segundo Francivaldo Alves Nunes (2016, p. 186), os esforços demandados na região embora estivessem alicerçados no fomento a navegação interna comercial, uma vez que estabelecida era certo que os gêneros procedentes do Pará chegariam a Goiás por um preço inferior aos procedentes de outros portos, também buscavam promover o povoamento e a ocupação agrícola das terras da região banhada pelas águas dos rios Araguaia e Tocantins.

Importante destacar que ao mesmo tempo em que os produtos importados do Reino e do exterior alcançariam preços mais acessíveis nos povoados goianos, os poucos gêneros que fossem levados dos julgados goianos para serem exportados pelo porto de Belém para o Reino contribuiriam para que houvesse um grande avanço para o comércio do Pará.

As exportações paraenses no período entre 1796 e 1799, segundo Magda Ricci (2003, p. 169), representavam aproximadamente 13% das exportações do Brasil para o Reino no período imediatamente posterior a reabertura em definitivo da navegação tocantina. Esta porcentagem, como aponta a autora, teve um considerável aumento no período entre 1804 e 1807 alcançando uma representatividade de 19% das exportações.

Diante do crescimento expressivo da participação paraense nas exportações, podemos intuir que os produtos advindos na capitania de Goyaz conduzidos por particulares contribuíram para esse aumento das carregações. Entretanto, a navegação tocantina não encontrou na Capitania e nos comerciantes goianos as condições para o desenvolvimento de um comércio regular com o Pará.

A Capitania de Goyaz, com o esgotamento das lavras, não possuía recursos capazes de permitir a realização das obras necessárias para se conseguir tornar os caminhos fluviais em rotas comerciais regulares capazes de gerar as vantagens prometidas.

Segundo o general Couto de Magalhães, a navegação comercial do Tocantins haveria de “romper o bloqueio, a que está sujeita uma população aproximadamente de cem mil habitantes composta de parte da população da Província do Maranhão e de todo o norte da de Goyaz”. Nesse sentido, era preciso tomar um conjunto de medidas para remover embaraços da navegação nos leitos dos rios Araguaia e Tocantins.

Temos gasto muitos milhões com a navegação do Paraguai. Qual é o resultado colhido até o presente? Unicamente o de espalharmos nossos capitais por mãos das Repúblicas ribeirinhas do Prata, que, sentindo-nos em sua dependência por causa desse rio, não cessam de vexar-nos. A navegação do Araguaia é mais fácil do que a do Uruguai. Entretanto, que diferença no resultado! Aquela serve a Mato Grosso, ou, por melhor dizer, à Vila Maria e à Cidade de Cuiabá; esta iria abrir a indústria à Província do Pará, Maranhão, de Goiás, de Mato Grosso, isto é, daria ao Brasil uma segunda via tão considerável e vasta como a que lhe oferece o Oceano Atlântico. (COUTO DE MAGALHÃES, 1957, p. 61)

Para o general esta população era bastante produtora, mas vivia na pobreza por não conseguir exportar os frutos do seu trabalho em razão de haver uma carência de transportes e vias de comunicação adequadas. Isto é, ao se consolidar a navegação fluvial, do ponto de vista do obstinado militar, “faz com que mais de cem mil homens comerciem por via da nossa praça, e atravessem uma parte quasi deserta mas muito fértil e interessante”.

Embora Couto de Magalhães tenha sido um grande defensor da navegação comercial, ele não foi o primeiro. Segundo recorda Américo Leonides Barbosa de Oliveira (1941, p. 7), a região em questão de tempos em tempos chama a atenção do Governo Central, que a toma como escoadouro natural e caminho mais indicado para acessar as regiões mais internas.

Em 1773, o Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, escrevia ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro sobre as vantagens e econômicas que poderiam advir da suspensão da proibição do comércio e navegação pelo rio Tocantins. Segundo o governador, em seu ofício de 28 de março de 1773²²¹;

²²¹ AHU-Pará- OFICIO do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de

me anima representar a V.Ex^a a vantagem, e utilidade, que concidero, em permittirse a liberdade da Navegação, e do Commercio desta Cidade com as Minas de São Felix, e Natividade, do Governo de Goyaz, pelo Rio Tocantins, q ao prezente se acha prohibida, por força das duas Provizoens da incluza Copia; pois q com a facilidade q se reconhece na dita Navegação, ainda quando infestada de diversas Nasçoens de Indios Silvestres, se poderia a meu ver estabelecer hum proveitoso Commercio, entre grande parte dos Povos daquellas Minas com os desse Estado; fazendose entre huns e outros reciprocos os intereSes q igualmente virião a augmentar os rendimentos e Direitos Reaes q tanto convem promover por todos os modos possiveis para se sustentar esta importantissima Colonia de S.Mag^e.

O Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, quando assumiu o governo da Capitania de Goyaz, em 1773, teve a mesa ideia de escrever ao reino expondo a importância de se franquear a navegação pelos rios da Capitania, em particular o Tocantins, tão necessária a população²²².

Considerando que a medida de vedar a navegação tocantina não havia atingido seu propósito, o Barão levantou o interdito monocraticamente acreditando estar prestando um relevante serviço à Capitania e mandou, segundo José Martins Pereira de Alencastre (1864, p. 281), organizar no arraial do Pontal algumas canoas tripuladas para descer até o Pará, sob o comando de Antonio Luiz Tavares Lisboa e do cabo José da França.

Em sua correspondência ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, o governador relata a realidade que encontrou na capitania goiana e que o teria motivado a tomar a medida de mandar canoas ao Pará. Segundo o Barão;

O notável abatimento em que achei esta capitania me tem feito indagar e conhecer a origem d'este mal: e que, sendo o tirar ouro o principal negocio das minas, não havendo descobertos ha vinte annos se acham os mineiros reduzidos a simples faisqueiras, com que não podem ainda diminuir as dividas que para os seus estabelecimentos contrahiram. Que os escravos com que reformam os que na morte pagam á natureza do seu tributo, os que compram fiados por exorbitantes preços, a que não podendo satisfazer em tempo se veem no desgosto de vê-los rematar com os que tinham deminuição do valor de que a praça os reputa. Que faltando aos particulares as forças para fazerem novas explorações, se acham obrigados a sofrer misérias, emquanto os credores totalmente os não concluem. Que para buscarem o seu remedio por meio da agricultura, isto se lhes dificulta pela pouca extracção dos gêneros, e tambem por falta de matos que as margens dos grandes rios abundam. Que a desesperação tem incentivado a muitos, que n'estes últimos annos se têm retirados fugitivos, entregando a sua sorte à corrente do mesmo rio. Que finalmente nada tem em que façam um commercio activo, e que os generos do

março de 1773, sobre as vantagens econômicas de segurança e liberdade de navegação e comércio pelo rio Tocantins. AHU_ACL_CU-013, Cx 70, D. 5979.

²²² AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de agosto de 1773, abordando as medidas que se devem tomar para tornar-se viável a navegação do rio Tocantins, necessária à população da capitania de Goiás. AHU_CU_008, Cx. 27, D. 1743.

reino, tão precisos para o seu uso, com das suas fabricas lhes custam pelo maior preço que aos colonos das outras capitanias. Assentei ser a navegação o meio mais seguro de prosperar esta capitania²²³.

Dessa forma, Antonio Luiz Tavares Lisboa seguiu para Belém, onde aportou em 21 de setembro. De acordo com Alencastre (1864, p. 283), o emissário goiano foi muito bem recebido pelo governador Pereira Caldas, a quem foram entregues as cartas de José de Vasconcelos, as quais foram remetidas ao reino, em de outubro, de maneira a endossar o pedido de franqueamento da navegação fluvial dos rios do Pará²²⁴.

Entretanto, apesar da solicitação do governador de Goyaz para o pronto regresso da canoa goiana e dos emissários, Pereira Caldas impediu o regresso da expedição por via fluvial, obrigando-os a passarem ao Maranhão de onde puderam regressar por terra levando consigo a resposta do governador paraense justificando seu procedimento, que aos olhos de Alencastre (1864, p. 284), se tratou de uma censura indireta ao colega nos seguintes termos;

No embarço, pois, da proibição, e na incerteza do tempo que virá a pretendida resolução da corte, me delibero expedir, sem maior demora, os enviados de V.Ex. pelo caminho de terra, que só presentemente está em uso, e em liberdade para esse governo pelas capitanias do Maranhão e Piauí satisfazendo assim também a recommendação de V.Ex. na prompta resposta da mesma diligencia referida. Os ditos enviados de V.Ex. levam as precisas ordens para se lhes fornecerem todas as necessárias providencias ao fim da brevidade da sua jornada e aqui experimentaram também toda a commodidade que a V.Ex. poderão informar (ALENCASTRE, 1864, p. 284-285).

Embora a navegação pelo rio Tocantins estivesse proibida, como bem lembra Pereira Caldas, por imposição régia, a mesma nunca deixou de ser praticada clandestinamente. Em seu ofício ao secretário Martinho de Melo e Castro, o governador de Goyaz, o Barão de Mossâmedes, faz menção a pessoas que, vindos do Pará, faziam uso “desta navegação Rio aSima há alguns exemplos sendo o mais próximo do anno de 1770, em que vierão ao Pontal quatro balsas, em hua canoa má e sem nenhum socorro”²²⁵

²²³ Idem

²²⁴ AHU-OFÍCIO do Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, José de Almeida e Vasconcelos Soveral de Carvalho da Maia Soares de Albergaria, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de outubro de 1773, informando sobre as vantagens da liberdade de navegação entre a Capitania de Goyaz e a do Pará. AHU_ACL_CU_013, Cx 71, D. 6056.

²²⁵ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre o envio de alguns navegantes ao Pará pelo rio Tocantins, a fim de se conhecer a capacidade de navegação do dito rio e da demora destes em retornarem. AHU_CU_008, Cx. 27, D. 1752.

Estando de posse do roteiro produzido por Antonio Luiz Tavares Lisboa, o governador de Goyaz, encaminhou novo ofício a Martinho de Melo e Castro, informando sobre os resultados da expedição enviada ao Pará por via fluvial.

Ella foi por falta de pratico summente penoza, porque os mezes de Agosto e Setembro, são os da secca mais Reguroza e por este motivo era q se achão descobertos mil obstaculos qua achão nas Agoas. As caxoeyras que tem em todo o tempo se conservão, me dizem terem dos desvios pellos lados de maneira que nunca sera precizo que as canoas se conduzao por terra como sucede no Rio Madeira. As utilidades que desta navegação se podem seguir às Capitánias de Goyaz e Gram Pará são inumeráveis²²⁶.

Assim como Barão de Mossâmedes o seu sucessor, Luiz da Cunha Menezes, observando a redução progressiva das lavras passou a defender o comércio fluvial com o Pará e o aumento da atividade agrícola. Em correspondência a Martinho de Melo e Castro, datada de 9 de julho de 1779, ele expõe seus argumentos da seguinte forma;

me parece muito vantajozo a esta capitania a comunicação com a do Grão Pará, pelo Rio Araguaia, que desagoa no Amazonas por onde se pode facilitar a condução de generos que se transportão ao Rio de Janeiro e Bahia em bestas com muito custozo trabalho sendo a mesma difficuldade de os conduzir, o motivo dos excessivos preços que se comprão n'estas Minas (MENEZES, 1919, p.131).

enquanto os governadores de Goyaz escreviam ao reino defendendo a navegação comercial pelos rios Araguaia e Tocantins como forma de beneficiar os arraiais goianos que estavam necessitados de uma via de comunicação que permitisse o escoamento dos seus parques produtos e o abastecimento com gêneros com um preço mais acessível. O senado da câmara da vila de Cameté escreveu à Rainha, D. Maria I, endossando “a supplica de seus moradores pela abertura do Rio denominado Tucantinz”²²⁷.

Esta pertendida concessão envolvendo em si, attendiveis circunstancias, promette utillidades as mais avultadas e concideraveis, a todo aquelle Estado, ao bem Publico e particular dos mesmos Povos, a Fazenda Real de V.Mag^{de} e ultima principalmente a Deos [...] Por este mencionado Rio, he esta de todas as Navegaçoens a mais abrevizada para as Minas de São Felix e Natividade, facilitando por este principio o commercio será indizível o augmento nos Povos que compreende o extenço e grande Estado da Capitania do Pará e congeuintemente os interesses da mesma Real Fazenda²²⁸.

²²⁶ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 13 de março de 1774, relatando sobre o exame feito para conhecimento das potencialidades da navegação do rio Tocantins e as utilidades da navegação deste rio para Goiás e Pará. AHU_CU_008, Cx. 27, D. 1769.

²²⁷ AHU-Pará - CARTA dos oficiais do Senado da Câmara da Vila Viçosa de Santa Cruz de Cameté para a rainha, D. Maria I, datada de 24 de novembro de 1779, pedindo alguns privilégios e a abertura do rio Tocantins. AHU_ACL_CU_013, Cx 84, D. 6877.

²²⁸ idem

As hostilidades dos indígenas, principalmente, Acroá e Xacriabá ao norte e dos Caiapó ao sul (figura 12), estavam causando o esvaziamento de fazendas de gado e das roças. Na tentativa de conseguir a paz com os grupos indígenas da região foram plantados presídios nas margens dos rios, bem como eram utilizadas práticas dissuasórias, as quais contribuiriam para a formação dos aldeamentos.

Após conseguirem superar as diferenças com os Acroá e Xacriabá, ainda era preciso resolver o problema causado pelas hostilidades da nação Xavante que, desde 1764, aterrorizavam os povoados combalidos do norte. Segundo o governador Tristão da Cunha Menezes, em 1784, a nação Xavante era responsável por “grandes e inhumanas hostilidades”.

pela sua sucessiva e continuada guerra, fez despovoar muitas fazendas de gado, roças e mais habitações d’aquelles moradores pondo-os na maior e mais deplorável consternação de não poderem subsistir, pela falta de generos da primeira necessidade (MENEZES, 1919, p. 156).

Considerando os continuados insultos e a grande quantidade de nações indígenas, como podemos observar no mapa acima onde ficam destacados os julgados goianos, o governador Luiz da Cunha Menezes decidiu, em 1780, plantar um presidio na ilha de Sant’Ana o qual ficou denominado de Nova Beira. Segundo o governador,

Tomei a deliberação de hir dando algum principio a este importante objecto sem embargo de me parecer dificultoso, pela grande distancia e as pequenas forças desta Capitania poder-se conseguir esta tão util empresa como he a da civilização de hum numero semelhante d’Indios, como me consta ser os que ocupão a sua dilatadissima extencao, menos que não seja premettivel a importante (para os interesses d’esta Capitania) navegação d’aquelle Rio ao Grão Pará para com a frequencia d’esta hirem-se admittindo os mesmos Indios a algum genero do Commercio das produções de que abundao as margens d’aquelle Rio, e juntamente a mesma Navegação (MENEZES, 1919, p. 133).

No mesmo ano o governador do Estado do Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes encaminhou um ofício, datado de 2 de maio de 1780, onde expôs ao secretário Martinho de Melo e Castro,

o quanto a falta de conhecimento da Navegação do Ryo Tocantins tem sido prejudicial aos interesses desta Capitania dando occasião a introduziremse nos domínios della trez villasque se achao estabelecidas sobre o Ryo Araguayá, braço do mesmo Tocantins por parte da Capitania de Goyazes²²⁹.

²²⁹ AHU-Pará- OFÍCIO do Governador e Capitão General do Estado do Pará, José de Nápoles Tello de Menezes, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 2 de maio de 1780, remetendo-lhe uma memória sobre a navegação do rio Tocantins, com a introdução nos seus domínios de três vilas que outrora pertenceram ao rio Araguaia por parte da Capitania de Goiás. AHU_ACL_CU_013, Cx 85, D. 6977.

Tendo em vista o benefício que a navegação tocantina poderia trazer, “tão útil não somente a este Estado, mas ainda às outras capitanias superiores ao sobredito Ryo”, e ciente da falta de povoados ao longo das margens, ou de presídios que pudessem dar apoio e proteção aos comerciantes que pretendessem subir o rio, Tello de Menezes mandou erguer São Bernardo das Pederneiras e o Registro de Alcobaça no início do trecho encachoeirado do rio²³⁰

Taobem devo participar a V.Ex^a que obrigado das continuas Representaçõens dos Moradores da Villa e Destricto do Camutá sobre Escravos, auzentes e Refugiados pelo Ryo dos Tocantins, me detriminei a mandar o Sargento Mór Engenheiro Euzebio Antonio de Ribeiros com o Capitão Henrique João Wilchens a examinar o sitio mais próprio e comodo para o Estabelecimento de hum Registo, que sirva ali de conter e embaraçar a liberdade com que se acha frequentada somente pelos transgressores a Navegaçãodo ditto Ryo; Que authorizada com esta segurança, pode servir ás trez Capitanias do Pará, Goyaz e Cuyabá do mais fácil e interessante meio de comunicarSe sendo na opinião geral e comum a de todos os habitantes deste Estado, aquelle commercio o único seguro Palladião em que funda a esperança dos seos Fados esta miseravel Troya²³¹.

A retomada do projeto de colonização das margens do rio Tocantins foi acompanhada pelo incentivo ao comércio com as capitanias superiores que padeciam da exaustão das lavras²³². Dessa forma, o governador mandou organizar um grande carregamento sob o comando do capitão Paulo Fernandes Bello no ano de 1782.

O comboio de Paulo Bello era composto por onze canoas avaliado pelo procurador da Fazenda Real de Goiás, Manuel Rodrigues da Costa, em trinta e tantos mil cruzados de fazendas secas e molhadas, transportadas por cento e cinquenta índios remeiros, protegidos por vinte soldados²³³.

²³⁰ AHU-Pará- OFÍCIO do Governador e Capitão General do Estado do Pará, José de Nápoles Tello de Menezes, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de junho de 1780, sobre as queixas apresentadas pelos moradores da vila e distrito de Cametá, relativas aos escravos ausentes e refugiados no rio Tocantins, reclamando o estabelecimento de um registro para sustentar a fuga dos ditos escravos, de cuja necessidade tem nas Capitanias do Pará, Cuiabá e Goiás. AHU_ACL_CU_013, Cx 86, D.7003.

²³¹ idem

²³² AHU-Pará- OFÍCIO do Governador e Capitão General do Estado do Pará, José de Nápoles Tello de Menezes, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 27 de novembro de 1780, sobre os motivos da construção de uma nova fortaleza na margem oeste do rio Tocantins, devido à deserção de escravos, índios e soldados para outras capitanias, tendo o mesmo acontecido em outras fortalezas da região; AHU_ACL_CU_013, Cx 86, D.7087.

²³³ AHU-Goiás- CARTA (cópia) do procurador da Fazenda Real de Goiás, Manuel Rodrigues da Costa, à rainha D. Maria I, datado de 18 de dezembro de 1782, sobre o requerimento do cavaleiro professo na Ordem de Cristo, capitão Paulo Fernandes Belo, e do porta bandeira Manuel Joaquim de Matos, solicitando o perdão dos direitos das entradas das fazendas que conduziram pelo rio Tocantins e o franqueamento da navegação daquele rio para efeito de subirem canoas carregadas de fazendas, gêneros e escravos. AHU_CU_008, Cx. 33, D. 2075.

Juntamente com a preciosa carga, o capitão Bello levava consigo os ofícios governador Tello de Menezes, onde ele se comprometia com em buscar meios para estabelecer com a regularidade e permanência devida a comunicação comercial entre as duas capitanias.

Depois de haver comunicado a V.Ex^a. os justos e forçozos motivos que me obrigarão a procurar, por meyo da Navegação do Ryo Tocantins, a Honra da Sua Comunicação e o Comercio directo com essa Capitania(...) as vantagens relativas a todo a todo o Continente da America, no Comercio, e Comunicação das duas differentes Capitanias está pedindo indespençavelmente a liberdade e franqueza da mesma Navegação²³⁴.

A chegada do comboio foi recebida como sinal de esperança para que os povoados goianos começassem a superar a triste situação em que viviam após a exaustão das lavras de aluvião. No entanto, poucos meses depois da notícia do envio de um comboio pelo rio Tocantins, o marques de Angeja presidente do Erário Régio determinou que a comunicação fluvial entre as capitanias do Pará e de Goyaz permanece vedada, sob a justificativa de se evitar o extravio do ouro em pó.

Nesta Capitania entrou pela via do Rio Tocantins, vindo da Capitania do Pará, huma carregação de diferentes effeitos de Commercio, em onze Canoas, pertencentes a hum Cappitão d’Auxiliar Paulo Fernandes Bello e Porta Bandeira Manoel Joaquim de Mattos da guarnição daquela Capitania. (...) Passados alguns meses depois, Recebi pela mesma via do Rio Tocantins, huma segunda Carta do mesmo General daquela Capitania, e pela qual me faz certo como se ve da sua Copia N^o 4^o, que pelo Ministerio do Marques Prezidente do Real Erário, se deve continuar na antiga proibição, da Navegação do Rio Tocantins, e comunicação por aquela via desta com aquela capitania, o que participo a V.Ex^a. para que me queira por na Real, e Augusta Prezença de S. Mag^e.²³⁵

Diante da nova proibição, o governador de Goyaz, escreveu ao reino solicitando a apreciação da rainha, uma vez que a própria D. Maria I havia ordenado que se promovesse o comércio entre as capitanias da colônia na América. Para tanto, o Governador Luiz da Cunha de Menezes, expôs a situação de miséria em que estavam mergulhados os arraiais de sua capitania, bem como as distorções entre as receitas e

²³⁴ AHEG-Goiás- CARTA do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, para o Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, Luiz da Cunha de Menezes, datada de 7 de dezembro de 1782, falando sobre a ordem recebida do presidente do Erário Régio, Marques de Angeja, para manter a navegação interdita e pedindo que o comboio do Capitão Paulo Fernandes Bello não fosse impedido de regressar ao Pará pela mesma via. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0004, pacote 1.

²³⁵ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, Luís da Cunha Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de maio de 1783, sobre a entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, de uma carregação de várias mercadorias em onze canoas pertencentes ao capitão de Auxiliares Paulo Fernandes Belo e ao porta bandeiras Manuel Joaquim de Matos. AHU_CU_008, Cx. 34, D. 2100.

despesas demonstrando a impossibilidade de se efetuar obras nos antigos caminhos e picadas para torná-los vias de comunicação comercial.

O apego excessivo a crença de que pudesse haver um novo descoberto e o temor de contrabando do ouro pelo rio Tocantins fez com que se insistisse na proibição. No entanto, como esclarece Palacín (1976, p. 183), os fatos da diminuição das quintos reais e colapso da mineração mostrou que tal proibição não tinha mais sentido, mesmo quando se justificava alegando que os rios eram palco de comércio criminoso usado para não se pagar direitos. Objetivando sanar a questão, o Governador de Goyaz, Tristão da Cunha Menezes, em 1787, escreveu ao reino informando sobre o estabelecimento de um novo registro.

mandando levantar e construir no rio Tocantins, hum registro por meio do qual houvesse de por termo a facilidade com que se extraviavão por ali o ouro em pó e Reaes Direitos de Sua Magestade não se havendo com effeito seguido pequeno prejuizo da contrariedade ou mudança de rezolução com que em brevíssimo tempo a mesma Senhora mandou franquear e pouco depois prohibir a navegação daquelle Rio e facilitando-se por esta forma aos moradores desta e da Capitania do Pará o descobrimento e a prática da mesma navegação que tem até agora sido dificultozo tornar a vedar inteiramente²³⁶.

A confusão gerada pelas ações da soberana em franquear a navegação, logo em seguida proibi-la novamente e após perdoar a cobrança de direitos do carregamento do capitão Paulo Bello com recompensa por haver sido o primeiro a levar uma grande carregação pelo rio Tocantins a capitania de Goyaz²³⁷, contribuiu ainda mais para, como Funes (1986, p. 62), fazer predominar uma economia de subsistência que teve por base a agropecuária.

Entretanto, é importante destacar que não se tratava de uma economia estritamente de subsistência, mas como esclarece o autor, uma economia em que havia produção para o mercado, seja externo ou interno, em grau insuficiente para atender as demandas de consumo prioritárias da capitania.

²³⁶ AHU-Goiás- 1787, Junho, 20, Vila Boa OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 20 de junho de 1787, sobre retorno de uma bandeira com um número reduzido de índios Xavantes conquistados, e a necessidade de se construir um Registro no rio Tocantins, a fim de se evitar o extravio de ouro em pó. AHU_CU_008, Cx. 36, D. 2228.

²³⁷ AHU-Goiás- CARTA (cópia) da Junta da Fazenda Real de Goiás, à rainha D. Maria I, datada de 25 de novembro de 1782, sobre o requerimento do capitão Paulo Fernandes Belo e do porta bandeira Manuel Joaquim de Matos, solicitando perdão da importância dos direitos das entradas das fazendas que conduziram pelo rio Tocantins, devido aos grandes trabalhos e dificuldades da viagem do Pará até Goiás. AHU_CU_008, Cx. 33, D. 2074.

O governador Tristão da Cunha Menezes reiteradas vezes escreveu ao reino expondo a situação de miséria instalada em diversos arraiais de sua capitania e o quão benéfico seria se fosse franqueada a navegação ao Pará. Em ofício datado de 17 de julho de 1784, o governador diz;

a Comunicação, e Comercio com a Capitania do Grão Pará pello Rio Tocantins no que utilizarão muyto estes Povos pellos diminutos preços porq se venderão os generos nesta Cap^{nia} pello motivo de serem estes com m^{ta} facilidade transportados em Canoas q os prezenem^{te} se vendem por serem em comboys de bestas dos portos de mar a esta Cap^{nia} chegando com huma carga oneroza despeza q faz com que os Comerciantes não poSão vender q se tirem as dittas despezas e os tantos por 100²³⁸.

Em 1787, o governador Tristão da Cunha Menezes, em ofício ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, enfatizava o estado de miséria que se encontrava a Capitania de Goyaz e como era imprescindível franquear a navegação ao Pará.

Não posso deixar de lembra taobem a V.Ex^{cia} que o o franquear se a Navegação do Rio Tocantins, emq se tem falado, alem de outras vantagens traria a de se entreter e ocupar serto quantid^e de gente, como são Mulatos e Mestiços que não podendo acomodar-se ao violento exercicio de mineiros²³⁹.

Para o contador geral do Território Relação do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia Portuguesa, Luís José de Brito, a navegação dos muitos rios que cortavam a capitania de Goyaz poderia contribuir para alivia a grande decadência em que se achava e tão amplamente foi noticiada ao reino.

Em suas considerações, o contador fala do benefício ao comércio com a redução de preços dos gêneros e das jornadas dos comboios. No entanto, ele não se limita aos argumentos que repetidamente foram enumerados nas sucessivas correspondências dos governadores para o reino.

Sendo os Ryos frequentados se animarão os Colonos da mesma Cap^{nia} a estabelecerem no seu interior lavouras e Fazendas de gado, o que

²³⁸ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 17 de julho de 1784, sobre as hostilidades cometidas pela nação Xavante na repartição do norte de Goiás; a formação de uma bandeira com soldados da Companhia de Pedestres para enfrentar os índios Caiapós; a despesa para seu município; algumas considerações acerca das instruções para a civilização e redução dos índios e, em razão do estado miserável da capitania, solicitando novas campanhas nos rios Claro e Pilões, a comunicação e comércio com o Pará pelo rio Tocantins, e a circulação interna de moedas de prata e cobre. AHU_CU_008, Cx. 35, D. 2156.

²³⁹ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de fevereiro de 1787, sobre a necessidade de se franquear a mineração da campanha do rio Pilões e a navegação do rio Tocantins, em razão do estado de decadência que se encontra a capitania de Goiás. AHU_CU_008, Cx. 36, D. 2222.

neceSariamente devem m^{to} contribuir para o augmento do Contracto dos Dízimos. Taobem a Navegação dos Rios do fará adequerir mayores e milhores conhecimentos daquelles vastos Certoens que ainda se achão incultos, e talvez nelles se poSão encontrar descobertos de ouro, que aliviem a Capitania da grande pobreza em que se acha. Taobem com a mesma Navegação se pode conseguir a civilização de muitos Indios que em grande parte se acham estabelecidos pelas margens dos Ryos.²⁴⁰

Apesar das inúmeras solicitações que atestavam as vantagens econômicas que poderiam ser conseguidas com a reabertura da navegação tocantina, inclusive do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa Coutinho, o qual advogou pelo franqueamento dos rios Xingu e Tapajós, a interdição fluvial foi mantida, contribuindo para o isolamento da região e desse modo para a ruralização da sociedade goiana.

e tomando a Rainha Nossa Senhora na sua consideração o augmento do mesmo contracto [do sal], e o arbítrio que se indica na Nota do referido papel, me recommendou diSeSe a V.Ex^a que era preciso que se extinguiSe por hua vez a prohibição que se acha existente por effeito de hua Provizão do Conselho Ultramarino da Navegação do Rio Tocantins, que pode ligar com tanta facilidade o Commercio do Estado do Pará com a Capitania de Goiazes; como tambem a Navegação do Rio Chingu, e Tapajos, cujas fontes se avizinham tanto do Cuiabá, por lhe parecer absurdo que subsistam hoje semelhantes prohibçoens sem nenhum fim politico e antes contrario aquella natural Communicação que devem ter entre si as Provincias de hum mesmo Estado²⁴¹.

Para Estevam (1997, p. 31), o processo de ruralização e isolamento imposto sobre a região, visível através dos depoimentos de viajantes que, em momentos distintos, cruzaram a capitania de Goyaz, instalou um sentimento de “derrotismo moral” na população. A transmutação de aventureiros que buscavam minas em matutos do interior teria, segundo o autor, acarretado profundas consequências psicológicas como o sentimento de fracasso e apatia sem qualquer esperança de superação.

A situação crítica da economia goiana, como explica Funes (1986, p. 39), refletiu-se de maneira sensível em todos os setores da econômicos, constituindo-se um sério obstáculo às tentativas de gerar um dinamismo nas atividades agrícolas e de criação

²⁴⁰ AHU-Goiás- CARTA do contador da Contadoria Geral do Território da Relação do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia Portuguesa, Luís José de Brito ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datada de 14 de janeiro de 1789, sobre o desenvolvimento do comércio em Goiás através da navegação dos vários rios que a cortam, como o rio Tocantins, e evidenciando ser esta medida administrativa, um dos meios para aliviar a grande decadência em que se encontra a capitania. AHU_CU_008, Cx. 37, D. 2297.

²⁴¹ AHU-Pará- AVISO do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa Coutinho, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de março de 1790, sobre o contrato de sal na capitania do Pará e a navegação dos rios Tocantins, Xingu e Tapajós, fazendo a ligação com as capitanias do Mato Grosso e Rio de Janeiro. AHU_CU_013, Cx. 99, D. 7884.

associadas a um comércio pujante. Em certa medida, é possível falar que o abandono de diferentes experiências urbanas em direção ao desolado campo, como atestaram Saint Hilaire e Pohl, representou o fenômeno de transumância interna da população goiana.

Em 15 de junho de 1790, segundo Antonio Baena (1969, p. 222), assumiu o governo da Capitania do Grão Pará e Rio Negro, o ilustre D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, irmão do Conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro secretário de Estado da Marinha e Ultramar. Sua ascensão ao cargo de governador do Grão Pará representou o estabelecimento do pensamento fisiocrata próprio de fins dos Setecentos e ambos eram comungavam de um espírito progressista.

Enquanto governador do Grão Pará, D. Francisco via com bons olhos a navegação fluvial como promissora via comercial. Segundo Ligia Maria Martins Cabral (2013, p. 48), o novo governador paraense concentrou suas preocupações na constituição de algum tipo de controle no rio Tocantins para proteger do ataque de indígenas, assegurar os interesses da Fazenda Real e proporcionar descanso aos que se empenhassem nas longas e trabalhosas viagens fluviais.

Nesse sentido, como aponta Dalísia Doles (1973, p. 40), o governador Sousa Coutinho orientou aos comerciantes Feliciano José Gonçalves, Manuel José da Cunha e Ambrozio Henriques a explorar as condições de navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia, bem como as possibilidades comerciais da Capitania de Goyaz, que pela correspondência de 27 de abril de 1790, teve o comércio e a navegação inteiramente livre por determinação da rainha.

Pellas canoas que feis subir para o Pontal o Capitão Ambrozio Henriques, aproveito a ocaziao, q a muito tempo desejava ter para por na prezença de V. Ex^a a importante noticia de haver Sua Magestade, permitido livre, e franca a navegação e o Comercio das seos Vassallos pelos Ryos Tocantins, Xingu, e Tapajos, como a V.Ex^a sera prezente pela copia incluza da Real Determinação da mesma Senhora. Por falta de noticias exatas, se julgava, que pela navegação do Tocantins, havendo comunicação entre estas duas Capitaes mais intereçantes, e mais vantajozas fossem as concequencias, que rezultacem da liberdade q Sua Magestade hera servida permitir; porem sendo certo, q por aquelle Ryo, já mais poderia haver outro algum Comercio, que não fosse pelos Arrayaes da parte Septentrional dessa capitania em muita distancia da respectiva Capital²⁴².

²⁴² AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de junho de 1792, sobre a navegação e comércio através dos rios navegáveis de Goiás e Pará, e acerca dos exames dos rios Vermelho, Araguaia e Tocantins, efetuados por um emissário dos comerciantes do Pará entre os anos de 1791 e 1792, para descobrir se nos ditos rios existem obstáculos que possam embargar a navegação. AHU_CU_008, Cx. 38, D. 2396.

A partir do momento em que os três comerciantes paraenses assentiram em estabelecer uma sociedade, equiparam as canoas necessárias sob o comando do cabo Thomaz de Sousa Villa Real com destino ao arraial do Pontal. Segundo Alencastre (1864, p. 337), Villa Real subiu o Tocantins retornando pelo rio Araguaia em busca de notícias mais acertadas sobre os caminhos fluviais até o Goyaz.

Em seu regresso a Belém, Villa Real entregou um roteiro detalhado elaborado durante sua viagem. Seu relato evidenciou que os obstáculos encontrados nos leitos de ambos os rios não eram insuperáveis. Entretanto, o que mais chamou atenção e fez desanimar aos negociantes, de acordo com Alencastre (1864, p. 339), e fica evidenciado no mapa da configuração do rio Tocantins (figura 3) é a ausência de povoações ao longo das quase 400 léguas.

Contudo, a notícia do franqueamento da navegação ao Pará foi recebida com júbilo pelos goianos. Em 28 de julho de 1792, os oficiais da Câmara de Vila Boa escreveram à rainha sobre as esperanças que tinham de prosperidade com a navegação pelo rio Araguaia.

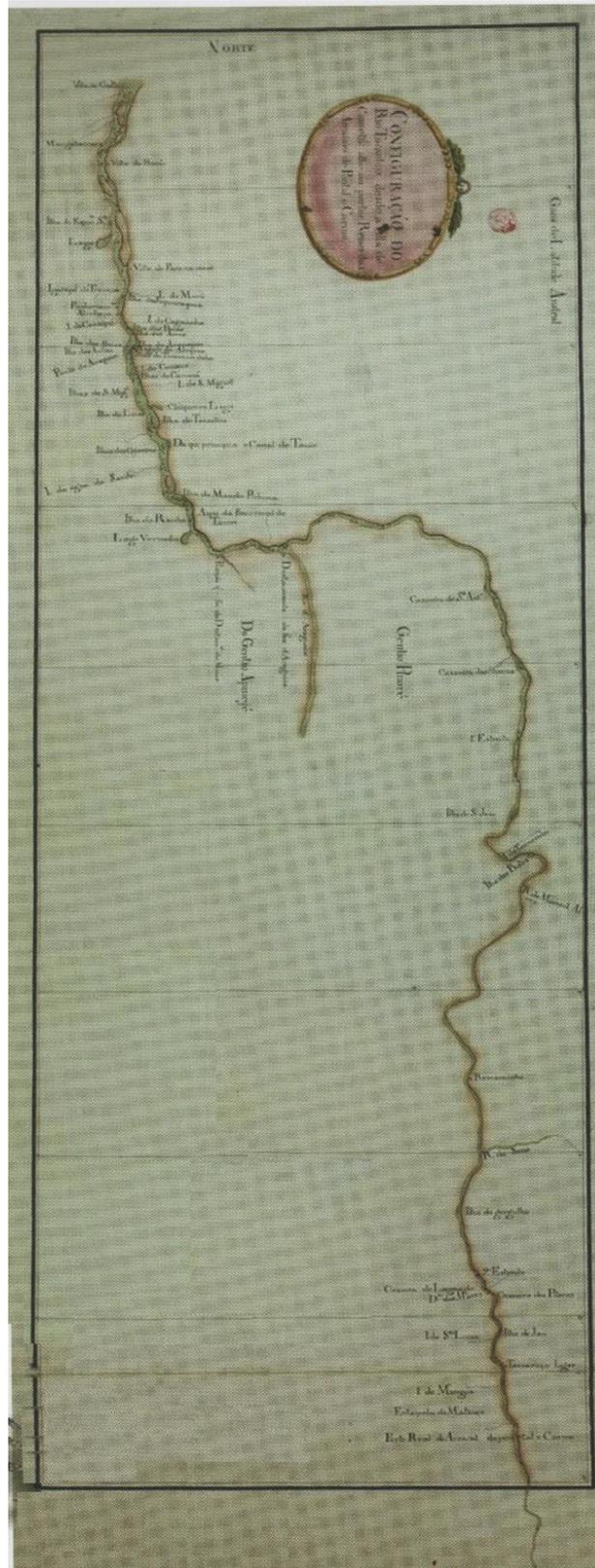
Estamos na Certeza de que este novo caminho produzira a utilidade publica, augmentando o Commercio por se abrir porta a Commutação dos effeitos deste Certam em Razao de ficarem a maior parte das povoaçoens do interior d'elle perto de Rios por onde se podem transportar e termos as fazendas e mais effeitos que vem de fora em preços commodos pela maior facilidade dos transportes²⁴³.

Alguns anos depois do franqueamento da navegação pelo rio Araguaia, como destacou o Padre Luiz Antonio da Silva e Souza (1845, p. 34), continuou-se a navegação, ainda que com pouca frequência por se encontrarem muitos obstáculos. Para Taunay (1931, p. 19), os riscos da navegação eram avultados, exagerados ainda pelos mais tímidos e descontentes; as cachoeiras extensas, as entaipavas continuas, as febres mortíferas e as margens completamente desertas por mais de 300 léguas.

Os governadores de Goyaz acreditavam que fomentando o comércio fluvial seria questão de tempo que as margens dos rios fossem buscadas pela população e assim desenvolver a região como um todo articulando o comércio, a agricultura e pecuária com o povoamento.

²⁴³ AHU-Goiás- CARTA dos oficiais da Câmara de Vila Boa, à rainha D. Maria I, datada de 28 de julho de 1792, sobre o franqueamento da navegação ao Pará pelo rio Araguaia; a falta de víveres na capitania; a queda na produção de ouro e solicitando a liberação da campanha dos rios Claro e Pilões à mineração. Anexos: 1 doc. AHU_CU_008, Cx. 38, D. 2397.

Figura 13 CONFIGURAÇÃO DO RIO TOCANTINS DE CAMETÁ AOS ARRAIAIS DO PONTAL E CARMO



Fonte: CABRAL, Ligia Maria Martins. O Rio Tocantins no olhar dos viajantes: paisagem, território, energia elétrica. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2013. p.27.

Segundo Salles (1992, p. 176), terra e braços não eram o problema, mas o arraigamento à esperança das minas que faziam com que homens preferissem faiscar as beiras de rios por 4 vinténs ao dia a se dedicarem as promessas da agricultura e fixar residência nas margens do Araguaia.

Sendo recomendado a D. Francisco de Sousa Coutinho procurar desenvolver a navegação com Cuyabá e Goyaz pelos rios paraenses, o mesmo iniciou a averiguação das possibilidades de rotas fluviais para assim poder tomar as providências necessárias. Em 12 de junho de 1797, o governador, por exemplo, escreveu a seu irmão informando que havia mandado o capitão engenheiro José Simoens de Carvalho examinar os canais entre a margem meridional da ilha de Joanes e a terra firme onde desaguavam os rios Tocantins e Moju, pois, estes canais serviriam como caminhos alternativos para se evitar os baixios e recifes de pedra existentes na região.

Mediante ao exame da situação, D. Francisco observou a necessidade de se alargar, aprofundar e limpar periodicamente os canais onde “se tem perdido varias canoas com as suas importantes carregaçoens”. Para o governador;

para se fazer obra em termos, não basta a providencia de limpar alguns paus, que logo são substituídos por outros, he preciso fazer cortadeiras que abreviem as muitas voltas e rodeios e parava a navegação do sertão he tambem preciso balizar os baixios da traveSia do Tocantins²⁴⁴.

Outro problema à instalação efetiva de uma comunicação com Goyaz era o “vazio demográfico” que encarecia as viagens, com custos de grandes equipagens, tripulação e alimentos (figura 14). Para os governadores quando a rota comercial se consolidasse atrairia a população para as margens. O governador de Goyaz, Tristão da Cunha Menezes acompanhando o ideário de D Francisco de Sousa Coutinho, incentivou expedições para averiguar o leito dos rios Araguaia e Tocantins, para dessa maneira desenvolverem a atividade comercial entre as duas capitanias.

A concurrencia que he d’esperar de novos povoadores nas suas margens do Ryo Tocantins e Araguayá convidados pelos interesses que lhes facilira e segura o commercio pella Navegação para eSe Estado e já sem receio das hostilidades do indoomito gentio Canoeiro desalojado das referidas margens aonde tinha diversas Aldeyas²⁴⁵.

²⁴⁴ AHU-OFFICIO do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, D Francisco Mauricio de Sousa Coutinho, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 12 de junho de 1797, sobre as providencias tomadas na averiguação das possibilidades de navegação pelo rio Tocantins. AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, D.8590.

²⁴⁵ AHU-CARTA do Governador de Goiás, Tristão da Cunha Menezes para o Governador do Pará, D Francisco Mauricio de Sousa Coutinho, datada de 20 de maio de 1799, sobre as medidas a serem tomadas para viabilizar a navegação entre as capitanias pelo rio Tocantins. AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D.8955.

Os governos propuseram “prêmios” para aqueles que se lançassem na difícil tarefa de povoar as margens, mas não atingiu os objetivos desejados. D. Francisco de Sousa Coutinho, de sua parte, principiou a retomar a política de povoamento na região estabelecendo, em 1791, “o lugar de Arapari na parte superior da Praia Grande, um quarto de légua inferior do igarapé Arapari”, o qual, segundo Thomas Villa Real (1848, p. 424), era “um pequeno terraplano, que somente occupa as casas porque subindo-se para cima quasi tudo é vargem ou alagadiço” e, como afirma Baena (1848, p. 88), em 1793, o de Arroios fronteiro a pequena ilha do Arapapá.

Para o Governador Francisco Coutinho, o pouco progresso nos assentamentos estava relacionado “algumas vezes ou por falta de luzes e devidas inteligências ou por frouxidão dos executores”, cuja frágil índole movida pelos seus particulares interesses tornava infrutífera as ações do governo na região tocantina que objetivavam, segundo o mesmo, “fexar o Caminho a soldados fugidos, Criminozos e Escravatura deste Estado; franquiamento da Navegação e Comércio, e outros objetos de grande porte q todas estas circunstancias requerem huma Parage de Rio estricto”²⁴⁶.

Deste modo, o governador mandou, em 1797, o Ajudante do Regimento da vila de Cameté João da Silva Tavares encontrar um novo lugar que tivesse “terras p^a Lavouras, a bem do Comum e Socorro dos viajantes”. Segundo João Tavares o ponto mais propício seria próximo a Cachoeira da Itaboca, que “tem grande extensão de vargem, a terra firme além de longe em ladeira”, mas ele também apresentou a possibilidade de se estabelecer o novo estabelecimento na boca do “Rio denominado Tacayonas que fica pouco antes da Barra do Araguaya, por comcorrem ali circunstancias p^a aquelle emprego que em outra parte se não encontrão Segundo o exame que tenho feito dos práticos, viajantes daqueles Rios”²⁴⁷.

Segundo Baena (1969, p. 223), em 1797, foi estabelecido o novo estabelecimento junto à cachoeira da Itaboca, com seus quatro canais, dos quais apenas o furo dos mineiros é navegável, apesar das fortes correntezas. Contudo as inúmeras ilhas dificultavam a fiscalização e forçou o deslocamento do registro, segundo o autor, para a ribanceira entre

²⁴⁶ APEP-CDG n° 526, documento n° 91- CARTA de João da Silva Tavares para o Governador e Capitão do Grão Pará e Rio Negro, Dom Francisco de Souza Coutinho, datada de 2 de agosto de 1797, sugerindo a mudança do Registro de Canoas para um ponto do rio mais favorável a fiscalização.

²⁴⁷ Idem.

o seco do Bacabal e a praia do Tição, que veio a ser conhecido como São João do Araguaia, por ter à vista a foz do dito rio²⁴⁸.

O governador Tristão da Cunha Menezes, por sua vez, informava sobre a proposição de dois fazendeiros de estabelecerem suas fazendas de gado próximo a ilha de Santa Ana e qu “este arbitrio animara outros a seguirem nos pelas vantagens, que hão de adquirir da franqueza da Navegação e se povoem as margens do Araguaya”²⁴⁹.

Ademais, em razão da falta de capitais na capitania, o governo de Goyaz solicitou auxílio do Pará para erguer um porto na margem do Araguaia que servisse “para toda Estação e para os comboieiros do Cuyabá”²⁵⁰. Para o governador goiano era fundamental que as margens fossem ocupadas, pois, ele entendia que os moradores se encarregariam de socorrer os navegantes, auxiliando-os no transporte por terra quando necessário nos trechos de difícil cruzamento e seriam eles que tornariam o comércio fluvial uma atividade lucrativa.

Qualquer alli estabelecido, com menor perigo de vida, pela proximidade da povoação, sem dependência de tantas forças, tanto para a defesa própria como para o socorro dos navegantes, por ser o trânsito de duas partes menor e dar passagem às canoas vazias pode com maior razão fazer mais avultados interesses em um continente, segundo dizem, bem situado e beneficiar com grande utilidade do publico e dos particulares todo o comercio do Tocantins e Araguaia (MENEZES apud VILLA REAL, 1848, p.439).

A necessidade de se promover o povoamento das margens do Araguaia e do Tocantins foi um ponto convergente no pensamento dos governadores. Para D. Francisco Coutinho era “muito para estimar que se propiciem os Estabelecimentos nas margens do Araguaia com fazendas de gado”²⁵¹, mas também, acreditava que a aplicação de moratórias similares as aplicadas como forma de atrair colonos para as margens do Madeira, pois;

Como a mesma falta [de socorros de mantimentos] tem experimentado todos os outros Navegantes parece evidentemente preciso hu Estabelecimento no Araguaia abaixo d’aquella cachoeira que chamão Carreira Comprida onde poSa haver o dito socorro sem dependencia de tão extraordinária demora [...] alem do que o dito Estabelecimento he indispensável para atrahir os dos

²⁴⁸ Para Baena (1969, p. 230-231) a situação do Registro do Araguaia não foi bem escolhida por ter em frente diversas ilhas que poderiam ocultar canoas que estivessem em trânsito. Na opinião do autor, o melhor ponto teria sido no Boqueirão do Tauhiri que ficava entre a Praia Alta e a Praia da Rainha porque naquele ponto, necessariamente, as canoas teriam que buscar passar próxima margem. Um registro poderia impedir que os indígenas chamados Cupelobos atacassem aos viajantes.

²⁴⁹ Op. cit. AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D.8955.

²⁵⁰ Idem.

²⁵¹ Op. cit. APEP-CDG nº 526, documento nº 91.

Particulares pela proteção que precisam enquanto os gentios situados nas margens do mesmo Ryo não forem inteiramente civilizados²⁵².

Segundo a ideia de D. Francisco Coutinho os governos das duas Capitánias deviam buscar, apesar da limitação de capitais, implantar destacamentos em pontos estratégicos como na confluência de rios, assim como em outros pontos onde houvesse algum estreitamento para dar apoio e segurança aos povoadores, sitiante e comboieiros. Os indígenas na medida em que fossem sendo “civilizados” e acostumados ao fluxo comercial naturalmente poderiam reforçar os auxílios.

A região ao redor do corredor do Araguaia-Tocantins foi se tornando um espaço geográfico, social e econômico que incluía uma diversidade de sujeitos. Segundo Ligia Cabral (2013, p. 51) a região se mostrou fundamental via de penetração para o interior, um instrumento de gestão, para a defesa do território ocupado e um meio de transporte comercial privilegiado para as comunicações inter-regionais.

Nesse sentido, era necessário promover uma apropriação efetiva do espaço, ou seja, era indispensável que o território fosse conhecido e explorado para melhor atender aos interesses da Coroa. Sob essa justificativa, D. Francisco Coutinho defendeu as explorações e reconhecimento dos rios que desaguassem no estuário marajoara, em 29 de outubro de 1799, quando escreveu ao governador de Goyaz.

he preciso que se investigue o curso dos que da parte do Ocidente vierem desembocar no Araguaya pelos quaes alem do fim proposto se poderá tambem vir a conseguir o da comunicação para o Cuyabá. Para se fazerem nestes Ryos por essa parte são absolutamente precisos os Estabelecimentos no Araguaya de que fallo a V.Ex^a em separado, para que d’elles se possa prover a hida e a volta as Expediçoens aSim de viveres como de Gentio. O Ryo que chamao das Mortes parece me que deve merecer prefferencia na ordem das exploraçoens pela noticia que ha de ter nelle as suas Cabeceiras no Cuyabá e por ser mui importante a descoberta de comunicação do Araguaya para aquella Villa q lhe facilita a do Pará²⁵³.

O governo do Pará, como explica Nunes (2016, p.188), entendia que a navegação na região tocantina, muito mais do que favorecer o comércio inter-regional, servia para promover o povoamento e alavancar a produção agrícola, mas para alcançar tal objetivo seria necessário investimentos para viabilizar a navegação na sua integralidade.

Novos estudos foram realizados de maneira a permitir um conhecimento maior da região. A Coroa Portuguesa determinou a agentes públicos e privados que se ocupassem da elaboração de relatórios, roteiros, memórias e compêndios, compilando e atualizando

²⁵² Idem.

²⁵³ Op. cit. AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D.8955.

dados sobre diversos aspectos das capitânicas. No bojo desse trabalho, como aponta Ligia Cabral (2013, p. 55), modos de governar, flora, fauna, hidrografia, vocabulário, agricultura, escravidão de africanos e ações junto aos indígenas deveriam ser observados para inserirem-se nas diretrizes políticas da Monarquia de meados do século XVIII com o objetivo de desenvolver as potencialidade do Império.

Acompanhando o entendimento da Monarquia, D. João Manoel de Menezes, após ser nomeado o novo governador de Goyaz, ao invés de ir tomar posse do cargo, viajando pelo tradicional caminho do sul, pelo Rio de Janeiro, optou por partir de Lisboa em direitura ao Pará conforme a Carta Régia de 12 de maio de 1798 recomendava para tratar do incremento da navegação tocantina em combinação com D. Francisco de Sousa Coutinho.

Ordeno-vos que, conformando-vos, como quero e mando vos conformeis com o que vos for proposto pelo referido governador [D. Francisco de Sousa Coutinho], e de accordo com elle quanto ao tempo e ao modo de principiar e prosseguir os trabalhos necessários, façais explorar os rios que correm pelos districtos d'essa capitania e que vão levar as suas aguas ao Amazonas, e que por elles se façam descimentos em épocas determinadas, que vos anunciar o governador do Pará, de sorte que em lugar dado venham encontrar-se com as partidas que do Pará subirem pelos mesmos rios, afim que por este modo se façam e continuem as explorações, que de todos os rios, que do interior do Brasil vão desaguar n'aquella capitania e suas costas, vindo assim a conseguir-se os preciosos conhecimentos para se regular depois a mesma comunicação, confiando do vosso zelo pelo meu Real Serviço que executareis com actividade, promptidão e desvelo tudo o que para aquelle fim vos for proposto e ordenado pello sobredito governador e capitão general, porquanto é por expressa ordem minha tudo o que elleprehender e vos participar (ALENCASTRE, 1865, p. 6).

A partir de Belém, D. João Manoel de Menezes subiu o Tocantins entrando pelo Araguaia de modo a experienciar por si mesmo e pensar os meios de cumprir as recomendações régias, desprezando os incômodos do cotidiano da navegação fluvial das mais de quatrocentas léguas despovoadas.

No primeiro de setembro de 1799, D. João Manoel de Menezes e sua comitiva formada por um cirurgião-mor, um sacerdote, dois oficiais inferiores, soldados e remeiros, num total de 216 pessoas, como assegura Doles (1973, p. 47), distribuídas em 9 canoas e 5 montarias deixaram Belém com destino ao povoado de Santa Rita.

A viagem foi tranquila até a altura de Alcobaça, a partir daí o rio apresentou algum trabalho no trecho encachoeirado sendo necessário em alguns pontos aliviar a carga e subir o rio com o auxílio de varejões e a sirga.

19[de setembro]- Sahimos as 8 horas e para passar as seguintes Entaipavas aliviamos meia carga: andariamos o mesmo.

20- Neste dia se descarregarão as canoas e so conseguimos passar quatro até a ilha de Tucumanduba he huma cachoeira continuada chamada Irapepuacuma cuja passamos a varejão e cirga.

22- Passarão-se as canoas com custo fomos ficar acima da ilha as cargas todas forão por terra com muito trabalho, o fundo he todo de pedra desde o príncipio da cachoeira. (MENEZES, 1919, p. 172)

O encontro com outras pessoas ao longo da viagem foi raramente registrado, limitados a um soldado Dragão que descia o rio em companhia de um indígena apinagé, dois fugidos da expedição de Luiz Furtado e nações indígenas. Uma pequena referência a um morador das margens é feita tão só em novembro quando a comitiva aportou na “capoeira d’ André Teixeira”.

Entretanto na narrativa do governador fica patente o auxílio prestado pelos nativos da nação Carajá aos navegantes, com a indicação das melhores rotas e em conseguir mantimentos e no serviço da navegação.

Os diários como o da viagem de D. João Manoel de Menezes, como afiança Doles (1973), são bastante elucidativos de quão sérios e numerosos eram os obstáculos enfrentados pelos navegantes dos rios Araguaia e Tocantins. Ao lado das privações, fome, precariedade de socorros estavam as doenças gastrointestinais e febres que não poupavam as tripulações.

Estes homens desgastados pelo trabalho pesado tinham que lutar contra meses de solidão e a terrível possibilidade de não concluírem suas jornadas afogados entre os pedrais ou flechados por algum indígena hostil, ou por razões de desentendimentos como a que vivenciou o capitão de dragões Miguel de Arruda e Sá.

Segundo Taunay (1931, p. 27), em uma viagem de descida o capitão Miguel de Arruda e Sá teve graves desentendimentos com o seu primeiro piloto, provavelmente o apinagé que D. João relatou em seu diário, a quem por vezes teria maltratado. Este piloto, aguardou a passagem da Itaboca para sabotar a viagem, jogando a canoa nos pedrais do canal mais interno, onde a correnteza era mais forte. No entanto, o capitão descobriu seus objetivos e o subjugou antes que pudesse abandonar a canoa.

A canoa, envolvida no torvelinho de medonhos redemoinhos, girava vertiginosamente, impelido aqui, acolá, pelo desencontro das correntes, de repente disparou como seta desferida de possante arco e desapareceu no nevoeiro que envolve a catadupa (TAUNAY, 1931, p. p. 28).

No caso de D. João Manoel de Menezes, segundo Doles (1973, p. 48), experienciar tão sofrida viagem que durou aproximadamente cinco meses e meio, teria inspirado o governador a prosseguir ao programa de povoamento da região ao longo dos

rios, principalmente do Araguaia, mandando erguer na foz do Itacaiúnas, próximo a confluência com o rio Tocantins, o registro de São João das Duas Barras²⁵⁴.

Apesar dos esforços para fomentar a navegação do Araguaia destacando as vantagens de sua utilização pelos comerciantes goianos, a mesma permaneceu abandonada até a chegada de D. Francisco de Assis Mascarenhas que, de acordo com Funes (1986, p. 46), possuía metas governamentais mais alinhadas aos planos da Coroa Portuguesa que articulava a expansão da agricultura, navegação interna e atividade comercial.

3.3- Os projetos e ações pensados para viabilizar a conexão tocantina.

Desde que a navegação pelos rios paraenses, em particular o Tocantins, foi franqueada e recomendada pela Coroa para que fosse desenvolvida, D. Francisco de Sousa Coutinho e seus sucessores incentivaram viagens de reconhecimento e de particulares interessados em utilizar o caminho para expandir sua rede de influência.

Uma das viagens de reconhecimento que merece destaque foi a conduzida por Thomaz de Souza Villa Real, entre os anos de 1791 e 1793, registrada minuciosamente em seu diário. À exceção do trecho final da viagem, pois, como destaca Ligia Cabral (2013, p. 45), a região do Baixo Tocantins já era bastante conhecida e mapeada.

A viagem de Villa Real pelo rio Vermelho, Araguaia e Tocantins forneceu importantes informações sobre o caminho a ser percorrido pelos que fossem empreender tal navegação. Muitos dos acidentes geográficos encontrados por ele foram identificados de forma genérica, o que indica a falta de apropriação do território.

Segunda feira 21 [de janeiro de 1793]- Sahi pelas seis horas, praia à esquerda da ilha grande da mesma parte, barranco de campina à esquerda, ilha redonda no meio do rio, praia no fim della, à direita ilha grande com repartições pelo meio, outra ilha grande à direita que julgo ter mais de duas leguas de comprido, e no fim fiz pousada: n'este logar achei rastejo do gentio e tambem algumas flechas: julgo andar oito leguas (VILLA REAL, 1891, p. 416).

A falta de referências toponímicas no trajeto dos rios Vermelho e Araguaia contrastava com a descrição feita do leito tocantino, onde além de referenciar os

²⁵⁴ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. João Manuel de Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 9 de julho de 1800, sobre as vantagens da navegação do rio Araguaia; do povoamento das suas margens para ali fixar alguns mineiros, e a concessão de outros benefícios, como remunerações honoríficas. Anexos: 1 doc. AHU_CU_008, Cx. 41, D. 2511.

principais acidentes geográficos também fazia menção a uma população de sítiantes dispersa, principalmente abaixo do trecho encachoeirado.

Defronte do mesmo igarapé da parte do oriente desemboca um igarapé chamado Caganxa, assim chamado porque em outro tempo esteve n'ele um fulando Caganxa: [...] No fim da sobredita Praia Grande está fundada a nova povoação do Arapari, cujo logar está sentado em um pequeno terraplano, que somente ocupa as casas (VILLA REAL, 1891, p. 424).

A partir da viagem e do roteiro de Thomaz de Souza Villa Real, o governador Francisco Coutinho concluiu a navegação do Araguaia o melhor caminho, pois, como destacou Doles (1973, p. 41), apesar de alguns obstáculos e pelo quase total despovoamento de suas margens, o Araguaia possuía mais pontos de navegação franca quando comparado com o leito tocantino.

Outra vantagem a favor do Araguaia, seria a possibilidade de permitir o intercambio com os comerciantes de Goyaz e de Cuyabá, que em trânsito para Vila Boa necessariamente cruzavam a confluência com o rio Vermelho, assim seria preciso que fosse estabelecido um entreposto no local para beneficiá-los.

Diante da falta de núcleos de ocupação nas margens, o governador D. Francisco Coutinho sugeriu que se isentasse da cobrança de dízimos aqueles que se dispusessem air povoa e cultivas as margens. Ambos os governadores estavam conscientes de que o povoamento e o desenvolvimento da agricultura seriam imprescindíveis para o sucesso da navegação.

Para Palacín (1976, p. 188-190), os dízimos estavam na raiz do fracasso de todas as tentativas de fomentar a agricultura e a pecuária, uma vez que era cobrado sobre todos os produtos de campo e da criação. Entretanto, duas circunstâncias tornavam o dízimo tão temível, a saber, a forma de avaliação e a forma de pagamento.

A forma de avaliação, como observa Palacín (1976), nos termos da lei, consistia no acordo entre as partes e em caso de não haver consenso, a autoridade dirimia. Na prática, segundo o autor, a desigualdade era manifesta. O representante do contratador era perito e o roceiro era, em geral, um homem simples, isolado, aterrorizado de antemão so pelo anúncio da visita do dizimeiro que concordava com os termos que lhe eram impostos mesmo que depois fosse incapaz de cumprir o contrato.

O pagamento por sua vez deveria ser realizado em dinheiro e significava a mais pesada das obrigações. Segundo Palacín (1976, p.190), a maior parte dos lavradores preferiam não plantar e não pagar imposto, a plantar, arriscar-se a não vender ou vender a crédito e ter que pagar um imposto que não poderiam arcar.

Desta forma, de acordo com Funes (1986, p. 62), o agricultor, desmotivado, reduzia a área cultivada, limitando-se a plantar tão somente o indispensável para o consumo e para a compra ou troca por três ou quatro produtos básicos de importação de que não se podia prescindir. O comércio interno acabava ficando limitado às próprias vilas e arraiais vizinhos.

Para Salles (1992, p. 119) a produção beirando a subsistência expunha a população a devastadores períodos de fome, principalmente nos períodos de seca prolongadas como nos anos de 1775-76, 1783-84, 1804-05 e 1819. As notícias de carestia evidenciavam que não se plantava o suficiente.

Em 1776, o governo tentou controlar os preços e em 1808 uma portaria governamental enviou soldados aos sítios para requisitar as sobras e conduzi-las às vilas para ficar sob o controle das câmaras a fim de que a população pudesse dispor de gêneros por preços módicos.

No entanto, apesar dos esforços, o setor agropecuário goiano chegou a triste situação descrita por Cunha Mattos (1875, p.14).

É incrível o numero de fazendas de gado e engenhos de assucar que estão desertos; os agentes fiscaes, os dizimeiros, o juízo dos defuntos e ausentes, o tremendo juízo dos orphaos, as custas da justiça, as patentes militares; os ladrões, os índios e os morcegos tem arruinado talvez mais de 400 fazendas n'esta comarca. Só no julgado de Trahiras há 31 grandes engenhos de assucar absolutamente destruídos pelas causas acima relatadas.

Diante do pouco progresso no estabelecimento de uma navegação comercial com o Pará, como destaca Salles (1992, p. 106), algumas memórias foram apresentadas aos governos do Pará e de Goyaz, no sentido de promover a ascensão econômica. Dentre as memórias produzidas destacaram-se a do sargento-mor Francisco José Barata (1806) e a do ouvidor geral de São João das Duas Barras Joaquim Theotônio Segurado (1806).

Estas duas memórias repetiam as considerações sobre o necessário fomento a atividade agrícola, objeto desde 1771, e a respeito do desenvolvimento de vias de comunicação. O ponto de convergência das ideias, segundo Salles (1992), era a navegação comercial na bacia do Araguaia-Tocantins e na necessidade de sanar os principais obstáculos geográficos e humanos que impediam o franqueamento efetivo dos seus leitos.

A memória apresentada por Francisco Barata baseou-se na análise da conjuntura econômica da capitania de Goyaz, procurando compreender as causas que teriam contribuído para a triste situação e refletir sobre os meios de uma possível solução.

Segundo Barata (1982, p. 59), para que Goyaz se recuperasse economicamente, era indispensável que os colonos cultivassem as terras, pois, a partir da geração de excedentes seria possível incrementar a pauta de exportações. Dentre os principais gêneros, Barata destaca;

Abunda esta Capitania em muitos gêneros de cultura quaes são a mandioca, o milho de fâsem o pão ordinário, feijão, arroz, café assucar, agua ardente de cana, e outros. Tambem produz urucú, anil e trigo; ainda que estes generos se tem olhado com indiferença, quando alias podião augmentar o Commercio. Abunda igualmente em carnes de porco e de vaca, de cujos couros fasem boa e excellente sollas. Apezar porém d' esta fertilidade he a dita capitania das mais pobres, que se podem considerar na nossa America, procedendo a sua pobresa da falta d'exportação dos sobreditos generos (BARATA, 1848, p. 339).

Apesar da defesa que o sargento-mor faz da agricultura, povoamento e do comércio, ele destaca a necessidade de se reduzir os custos dos transportes tanto terrestres quanto fluviais. No que tange aos custos da navegação o autor os relaciona as dificuldades inerentes a atividade, que para ele reduzia-se a quatro principais;

A 1ª consiste na que os commerciantes encontrão em apromptar as precisas equipagens para suas embarcações. A 2ª em não haver nas margens dos mencionados rios habitantes, que forneção dos necessários mantimentos. A 3ª na difficultosa passagem das caxoeiras, ou cataractas, que ha nos mesmos rios, o que os obriga a levar maior numero de índios (ou outras pessoas) do que alias necessitarião. A 4ª finalmente consiste na precisão que tem de ser accompanhadas de tropas, que possa obstar qualquer ataque do Gentio selvagem que habita os Sertoens e margens dos mesmos rios (BARATA, 1848, p. 343).

Ao apontar as principais dificuldades podemos perceber a defesa enfática da ideia de necessidade de adensamento populacional nas margens, mas sobretudo de uma fixação ao solo por meio da atividade agrícola, incluso nesse processo os indígenas que ao se tornarem agricultores, poderiam socorrer os negociantes e comboieiros de mantimentos necessários, ou como práticos, ou como auxiliar nos momentos em que fosse preciso transportar as cargas ou varar as canoas nos canais e cachoeiras.

No entanto, não bastaria atrair povoadores para as margens, de acordo com Barata (1848, p. 351), seria preciso fazer modificações físicas no leito dos rios para, desse modo, minimizar as dificuldades da navegação.

Quanto a navegação, diligenciará o fazer limpar os rios de todos os obstáculos, que forem possíveis de demolir, particularmente no que pertence as cachoeiras nas margens das quaes, que forem impraticáveis pela agua, procurará faser construir pontes, ou terraplenos estáveis de madeira pelos quaes se passa com a commodidade possível faser o transporte das canoas, e cargas,

supprindo por algumas maquinas a força que até agora tem dependido de multidão d'homens, que acompanhão para este fim aos Commerciantes.

O ouvidor Segurado, por sua vez, fez considerações sobre o comércio da capitania goiana por vias terrestres e, segundo Salles (1992), demonstrou as vantagens que poderiam advir da exportação das produções agrícolas por vias fluviais aos portos do Pará, que comparativamente possuía fretes menores.

Não obstante, para fazer prosperar a navegação fluvial acreditava que deveria ser estimulada a atuação dos particulares e que a Coroa interviria com a redução dos impostos total ou parcialmente por um dado período.

Se cada hum dos particularez não tem os necessarioz meios p^a seguir este comercio, sociedades mercantiz podem erigir se com hum suficiente fundo, para q os seus membroz lancem mão das circunstancias mais favoráveis as suas vantagenz [...] Tres ou quatro feitorias no Araguaya, e duas no Maranhão, juntas com o previlégio de não pagarem Dízimo pelo espaço de dez annos as pessoas, que se estabelecerem nas margens dos dittos Rioz, afiançarão aos navegantes tanto a subsistência, como a segurança da parte dos Gentioz [...] O previlégio concedido aos q fizerem o Comercio com o Pará de pagarem a metade dos Direitos da Entrada por dez annos animará todos os Negociantez a seguir antes este comercio do que o do Rio, e Bahia²⁵⁵.

Acompanhando a perspectiva de que o transporte fluvial seria mais econômico e capaz de maior volume, vários governadores procuraram incentivá-lo D. João Manoel de Menezes, como lembra Palacín (1976, p.183), chegou a fundar um presídio para dar auxílio aos comboieiros. Mas o grande promotor da navegação fluvial foi o seu sucessor D. Francisco de Assis Mascarenhas.

Baseando-se no documento elaborado por Joaquim Theotônio Segurado e seguindo as ordens superiores de fomentar as atividades econômicas na capitania de Goyaz. O governador Mascarenhas mandou abrir a estrada que ligava Santa Maria a Porto Imperial, assim como procurou incentivar o desenvolvimento da navegação, principalmente pelo rio Araguaia.

Entendia D. Francisco Mascarenhas a integração entre povoamento, agricultura e comércio, bem como a importância que a população indígena teria no projeto de desenvolvimento econômico de Goyaz. O governador buscou animar os “Negociantes a fazerem algumas especulações” com bom sucesso na expedição de canoas carregadas, a

²⁵⁵ Op. cit. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2863

partir do envio dessas carregações, era esperado ver “deste modo aumentada consideravelmente a lavoura²⁵⁶”.

Eis aqui o grande obstáculo ao progresso da Navegação, o qual se desvanece logo que pelos referidos estabelecimentos achem os que navegam por huma parte a segurança, porque ou os Índios se intimidão e se Retirão, deixando a Navegação debaraçada me so que será melhor se domesticão pela communicação com os nossos, tornando se uteis os mesmos que até agora erão nocivos; e pela outra parte achem tambem grande copia de mantimentos e mesmo socorros para o concerto das suas canoas cuja falta tem até agora cauzado grave prejuizo ao Commercio pela grave avaria que tem sofrido os generos²⁵⁷.

Reiteradas vezes, como destaca Alencastre (1865, p. 35), o governador enfatizou a necessidade de chamar para as margens consideradas desertas do Araguaia uma população industriosa, pois estes moradores poderiam dar pronto socorro aos comboieiros. “Entregando se os braços com energia a lavoura, criação de gados e navegação dos Rios Tocantins e Araguaya para o Pará, onde as produções copiozas da Capitania podem ter extracção e consumo com reciproca utilidade²⁵⁸”.

Em virtude de suas ideias progressistas logo D. Francisco Mascarenhas teve seus esforços reconhecidos pelo parecer do conselho Ultramarino, segundo o qual, acreditava que os meios propostos “pello Gov^{dor} e Cap^{am} General de Goyaz, podem ser próprios a melhorar os Povos daquela Capitania e a decadência; em que ella notoriamente se acha tanto nas Rendas publicas, como nos particulares interesses de seus povoadores”²⁵⁹.

O Príncipe Regente D. João orientado pelo seu Conselho Ultramarino decretou, segundo Alencastre (1865, p. 34), em 7 de janeiro de 1806, uma série de medidas a favor

²⁵⁶ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 7 de outubro de 1804, sobre o envio das tabelas estatísticas da densidade populacional de Goiás, das produções agrícolas, das exportações e importações, das atividades comerciais; a atribuição de algumas isenções aos lavradores; as melhorias da navegação dos rios e das comunicações entre os povos da capitania com seus vizinhos, e acerca de uma Memória acerca do estado das rendas gerais de Goiás. AHU_CU_008, Cx. 48, D. 2753.

²⁵⁷ Idem.

²⁵⁸ AHU-Goiás- OFÍCIO do desembargador dos Agravos da Casa da Suplicação, António Luís de Sousa Leal, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 30 de outubro de 1804, sobre os contratos das entradas, o restabelecimento da paz e ordem na capitania de Goiás; o desenvolvimento da agricultura e criação de gados; a melhoria da navegação dos rios Tocantins e Araguaia e acerca da comunicação com a capitania do Pará, para onde se exportam as respectivas produções. AHU_CU_008, Cx. 48, D. 2758.

²⁵⁹ AHU-Goiás- PARECER do Conselho Ultramarino sobre a proposta do governador e capitão general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datado de 22 de agosto de 1806, sobre a atribuição de isenção de dízimos aos colonos que cultivarem as terras próximas às margens dos rios Tocantins, Maranhão e Araguaia. docs. AHU_CU_008, Cx. 50, D. 2825.

dos que viessem a se dedicar a lavoura e a navegação, como sugeriu o governador em suas repetidas correspondências ao Conde de Anadia.

Sendo o principal objecto do meu paternal desvelo pela felicidade dos meus fieis vassallos o augmento da agricultura, população e commercio, como as verdadeiras bases da força e prosperidade publica: hei por bem conceder por espaço de dez annos inteira isempção dos dízimos, que deverião pagar á minha real fazenda, a todos os lavradores que nas margens dos rios Tocantins, Maranhão e Araguaya, onde ellas são actualmene desertas, fundarem novos estabelecimentos de agricultura sendo os mesmos situados á borda dos ditos rios ou até três léguas de distancia d'elles, e ficando junto as margens o necessário espaço para a publica servidão, o qual deverá ser de meia légua.²⁶⁰

Visando dar início ao comércio regular com o Pará, de acordo com Salles (1992, p.107), D. Francisco Mascarenhas teria procurado apoio de D. Marcos de Noronha, governador do Grão Pará, de quem supostamente recebeu mão de obra e madeiras para a construção de seis canoas pela Junta da Fazenda Real.

Em seu officio, datado de 24 de abril de 1806, ao Visconde de Anadia o governador justificou a ação como sendo uma forma de animar a atividade mercantil, pois, segundo o próprio, ninguém olharia “para os interesses d’esta Capitania sem se convencer de que a Navegação e o Commercio com o Pará poderá levanta la do modo de miseria em que ella se acha”²⁶¹.

Dessa forma, segundo Funes (1986) e Salles (1992), deixaram o porto de Santa Rita, em maio de 1806, cinco grandes canoas de transporte de carga com o carregamento de açúcar- 66 barricas, 99 surrões, 55 jacas; sola- 91 meios; algodão- 9 rolos; quina- 11 caixões; fumo- 75 rolos e 6 pacotes junto com mais 177 caixões não especificados.

A estas canoas juntaram-se outras quatro de três negociantes particulares que levavam 700 varas de algodão em tecido, 24 arrobas de algodão em rama, 116 arrobas de açúcar, 14 frascos de aguardente de cana, 16 arrobas de sabão, 18 arrobas de toucinho, 104 arrobas de carne seca, 8 arrobas de goiabada, 24 rolos de fumo, 58 alqueires de feijão, 100 alqueires de farinha e 50 alqueires de arroz.

Para o governador Mascarenhas a expedição não era importante pelo valor do carregamento, mas pelo exemplo que seria para que os povos sentissem “as vantagens

²⁶⁰ Idem.

²⁶¹ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 24 de abril de 1806, sobre a expedição de seis canoas fretadas e carregadas por negociantes, com destino à capitania do Pará e a importância dessa expedição para a manutenção das relações de navegação e comércio entre as duas capitanias. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2862.

que se podem tirar d'este commercio se o êxito d'esta corresponder as providencias que tenho dado, muitas outras se hão de tentar”²⁶².

Acompanhando a ideia do governador Mascarenhas e de alguns negociantes dos arraiais de Crixás e Santa Rita, um grupo de homens se reuniu no dia 7 de janeiro de 1806, no arraial de Nossa Senhora da Conceição de Trahiras Minas de Tocantins da comarca de Vila Boa de Goyaz para organizar uma Sociedade Mercantil²⁶³.

em a casa de Morada do Sargento Mor Jozé Pereira Monteiro advindo o Tabelião a diante nomeado fui vinda e sendo ahi presente o mesmo Sargento Mor Jozé Pereira Monteiro, o Thenente Antonio Carvalho da Fonseca; o Reverendo Manoel da Silva Moraes, Manoel Affonso Jozé de Azevedo, o Capitão Antonio Pires Bragança, Mariano Moreira de Paiva, o Capitão Jacinto Jozé Pinto dos Sanctos Cosmo, Procurador bastante que mostrou ser pelas Procurações que me apresentou de Francisco Pereira Botelho, de Braz de Souza Moreira, de João Botelho Pimentel, Jozé Teixeira Chaves por si, e como Procurador bastante que mostrou ser de Manoel Teixeira Chaves, e Antonio da Silva Coelho, e o Reverendo Lourenço Leyte de Magalhães por seu bastante Procurador o Alfferes Jozé Teixeira Chaves.²⁶⁴

Segundo o ouvidor o grupo de Traíras e Pilar conseguiram ter um princípio promissor juntando 3:400\$000 rs em ouro e 3:460\$800 rs em efeitos com a promessa de que José Pereira Monteiro, um dos associados, pretendia aumentar sua entrada com gêneros. “Alem diSo a Sociedade aceita ouros d'empréstimos e já há quem lhe empresta 800\$000 rs gratuitamente”²⁶⁵

A sociedade mercantil de Traíras e Pilar objetivava alcançar o Pará pelo rio Maranhão, pois, a navegação do rio Araguaia, já principiada fosse “de grande vantagem para a Capital e alguns Arrayaes do Sul, nenhum interesse della rezulta aos Arrayaes do Norte que pela falta de consumo de seus generos ficariao sempre na pobreza”²⁶⁶.

Nesse sentido, considerando estar muito frequentada a navegação do rio Tocantins até o arraial do Pontal, os associados concordaram que a dita navegação “seria vantajoza para a importação e exportação de todos os Arrayaes do Norte e alguns do Sul da Capitania”²⁶⁷.

²⁶² Idem.

²⁶³ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, sobre a expedição de seis canoas fretadas e carregadas por negociantes, com destino à capitania do Pará e a importância dessa expedição para a manutenção das relações de navegação e comércio entre as duas capitanias AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2862.

²⁶⁴ Idem.

²⁶⁵ Ibidem.

²⁶⁶ Idem ibidem.

²⁶⁷ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia João Rodrigues de Sá e Melo, datado

Para dar prosseguimento os membros da sociedade mercantil de Traíras e Pilar escreveram ao governador Mascarenhas para que o mesmo tomasse as medidas necessárias contra os índios canoieiros” afim de amparar os Supplicantes em hum comercio, que vão principiari unicamente para utilidade publica”²⁶⁸.

O ouvidor Segurado endossou o pedido dos comerciantes e propôs medidas complementares como o estabelecimento de três ou quatro feitorias nas margens do Araguaia e outras duas ao longo do rio Maranhão, que em conjunto com as medidas relacionadas ao povoamento favoreceriam a atividade comercial.

O governador Mascarenhas também escreveu ao governador do Grão Pará à época José Narciso de Magalhães para pedir apoio ao projeto de desenvolver a navegação entre as duas Capitanias e, de acordo com Doles (1973, p. 50), pedir providências relativas à formação da companhias de comércio isentas de impostos, bem como a manutenção de estoques comerciáveis.

Sirva-se V.Ex de promover da sua parte com efficacia e energia o bom exito d’ellas, na certeza de que esta Capitania tem colocado as esperanças do seu futuro melhoramento na adopção dos planos offerecidos por mim [...] na certeza de que, protegendo, como lhe peço, estes negócios, promove igualmente os interesses d’esse Estado, que lhe são conexos. Formar ahi uma companhia de negociantes destinada a começar methodicamente o commercio de Goyaz pelos rios, conceder se a esta nova e util sociedade os privilégios e isenções que ao ministério parecer mais conveniente aos fins propostos, e prevenir se, enfim, ao general d’esta Capitania afim de dar as providencias para que não fáltem os generos para o negocio, são ao meu ver os primeiros passos a dar se, e sem os quaes nunca poderemos estabelecer um commercio activo e permanente entre estas duas capitancias (ALENCASTRE, 1865, p. 39).

Apesar de ver com muito bons olhos a organização de sociedades mercantis em alguns poucos arraiais as margens dos rios Araguaia, Maranhão e Tocantins, o governador Mascarenhas lamentou ao Príncipe Regente por carta de 15 de maio de 1806 ausência de “hum corpo de negociantes poderozos” capazes de promover um comércio sólido entre as capitancias do Pará e Goyaz, por esta razão, solicitava auxilio da Coroa;

A uma Companhia de Negociantes com izenção por espaço de dez annos de todos os Direitos de Entrada e Sahida dos generos que fizerem objecto deste Commercio he a meu ver a primeira e mais necessária providencia para se conseguir o feliz exito das nossas tentativas.²⁶⁹

de 12 de março de 1806, sobre o estado das relações de navegação e comércio da capitania de Goiás com o Pará pelos rios Araguaia, Maranhão e Tocantins; a organização da Sociedade Mercantil no arraial de Traíras; as providências que tomou para tranquilizar alguns lavradores, e o estabelecimento de presídios para a segurança do comércio. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2856.

²⁶⁸ Idem.

²⁶⁹ AHU-Goiás- CARTA do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao príncipe regente D. João, datada de 15 de maio de 1806, sobre o estado de decadência de Goiás, pela

A falta de capital era, segundo Funes (1986, p. 51), o mais importante dos obstáculos às aspirações do governo goiano. Este aspecto teria feito com que em Goiás não houvesse de imediato uma iniciativa particular para o estabelecimento de uma rota comercial com o porto de Belém. O Estado teria sido obrigado a buscar meios para conseguir êxito na proposta de firmar essa conexão comercial.

Reconhecendo as vantagens desta sociedade não posso deixar de implorar a necessária dos indicados Privilegios e brevidade na expedição das Ordens necessárias ao Governo do Pará para q se convoquem immediatamente os Negociantes daquela Praça para que se lhes participe as izençoens e franquezas que S.A.R. for servido conceder a tão util Corporação; e finalmente para tudo quanto puder contribuir ao feliz exito deste negocio, ficando a meu cuidado promover a cultura dos generos exportaveis e proteger os Correspondentes, ou Caixas que a dita sociedade houver de enviar a esta Capitania²⁷⁰.

O esforço feito por D. Francisco Mascarenhas, enquanto governador de Goyaz, no sentido de dinamizar a ligação comercial com o Pará foi, como caracteriza Funes (1986, p. 46), indiscutível. Ele entendia que sua Capitania produzia bem algodão, fumo, açúcar, café, trigo na sua parte sul, enquanto no norte, pela qualidade dos solos, poderia prosperar a indústria do gado, mas, como destacou Alencastre (1865, p. 57) carecia de meios fáceis de transporte.

O eco de suas vistas progressistas, bem reconhecido pelo Príncipe Regente, contribuiu para fazer erguer alguns presídios nas margens dos rios. No entanto, como apontou Doles (1973, p. 53), não foi forte o bastante para a supressão dos obstáculos dos rios nem para manter vivas as companhias de comércio que ensaiavam se formar entre os arraiais goianos. O governador Mascarenhas até escreveu ao Visconde de Anadia, agradecendo a concessão de izenção de dízimos e direitos e a fundação de prezídios²⁷¹.

extensão do território e a falta de pessoas para administrá-la; o envio das tabelas estatísticas de 1804, e de uma Memória do intendente do Ouro da Casa de Fundação de Vila Boa, acerca do estado da capitania; as vantagens das relações comerciais com a capitania do Pará, os grandes recursos existentes na capitania; os produtos de Goiás que poderão fazer frente aos da capitania de São Paulo em Lisboa, como o açúcar; o algodão de Goiás, considerado o melhor da América; e os meios que poderão incrementar o comércio de Goiás. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2865.

²⁷⁰ AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 15 de maio de 1806, sobre o estado de decadência de Goiás, pela extensão do território e a falta de pessoas para administrá-la; o envio das tabelas estatísticas de 1804, e de uma Memória do intendente do Ouro da Casa de Fundação de Vila Boa, acerca do estado da capitania; as vantagens das relações comerciais com a capitania do Pará, os grandes recursos existentes na capitania; os produtos de Goiás que poderão fazer frente aos da capitania de São Paulo em Lisboa, como o açúcar; o algodão de Goiás, considerado o melhor da América; e os meios que poderão incrementar o comércio de Goiás.. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2866.

²⁷¹ AHU-Goiás- 1806, Novembro, 1, Vila Boa OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João

Sem desanimar com as dificuldades encontradas, de acordo com Alencastre (1865) e Salles (1992), D. Francisco viu, em abril de 1807, deixar o porto de Santa Rita o carregamento de 40 arrobas de quina, 109 fardos de algodão, 129 barricas de açúcar, 149 surrões, 106 rolos de fumo, 153 meios de sola, e couros perfazendo um total de 1624 arrobas.

Embora Mascarenhas tenha solicitado auxílio do governo paraense e o Conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha e Brito, se comprometido dar toda ajuda necessária aos comerciantes goianos que aportassem em Belém, como esclarece Funes (1986, p. 53), o sucessor do conde não deu atenção aos comerciantes goianos cujas canoas regressaram mal equipadas e com um pessoal totalmente despreparado, decorrendo daí grandes prejuízos.

Mesmo sem a contrapartida paraense, em 1808, enviou-se outra expedição com menor carregamento. O desânimo, segundo Alencastre (1865, p. 39), foi se apoderando dos empreendedores, seja por causa da distância que parecia longa durante as viagens ou porque os negociantes de Goyaz, dispendo de poucos capitais, não os pudessem ter inviabilizados por tanto tempo.

Temendo que a navegação comercial fosse abandonada por completo, de acordo com Salles (1992, p. 108), o governador Mascarenhas teria escrito ao colega paraense lembrando de que sem o auxílio dele “estes povos perderão o único recurso que a Providencia lhes oferece para evitarem a total ruína que os ameaça”.

Infelizmente, os incentivos e auxílios necessários coincidiram com o desamparo da vida comercial portuguesa. Diante das ameaças impostas ao império português pela França de Napoleão, como esclarece Siméia Lopes (2013, p. 237), geraram um ambiente de incertezas que acabaria por refletir nas rotas comerciais internas e dessa forma o governo paraense não pode corresponder as expectativas de D. Francisco Mascarenhas.

Mesmo em um período tão desfavorável, o governador de Goyaz arraigado a sua ideia de resgatar a capitania do marasmo econômico em que vivia, escreveu ao Visconde de Anadia para “segurar por este a V. Ex^a. que continua com a possível actividade o Commercio e a Navegação desta Capitania para a do Gram Pará”²⁷².

Rodrigues de Sá e Melo, datado de 1 de novembro de 1806, agradecendo, em nome dos povoadores das margens dos rios Tocantins, Maranhão e Araguaia, a melhoria das condições do comércio com outros negociantes da capitania do Pará. AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2896.

²⁷² AHU-Goiás- OFÍCIO do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 15 de abril de 1807, anunciando a continuação das expedições mercantis com a capitania do Pará, e

Para Barata (1848, p. 342), a agricultura e o comércio seriam os pelares de reabilitação de qualquer capitania. Em 1808, com a revogação do alvará de 1785 que proibia fábricas na colônia, possibilitou-se a criação de fábricas de tecer, bem como, o aumento das áreas de cultivo de algodão.

A agricultura em Goyaz recebeu novo folego durante o governo de D. Francisco Mascarenhas. O algodão, segundo Alencastre (1865, p. 69), que era vendido a 750 réis a arroba no norte e 900 réis no sul dava para uma exportação anual de 3874 arrobas, o açúcar vendido no sul a 1\$800 réis e no norte a 2\$400 réis dava para a exportação de 6099 arrobas, o fumo, mal chegava para o consumo e do norte da capitania saía alguma produção para o Pará, o trigo e arroz tinham um ambiente propício não solo do sul, o café era cultivado em pequena escala produzindo 212 arrobas para exportação.

O incentivo agrícola dado pelo governador conseguiu atrair muitos habitantes para as margens do Tocantins, que aproveitando a relação com a navegação daquele caudal foram plantando novos focos de população na porção despovoada das margens.

A ocupação das terras se fazia por concessão de sesmarias, mas, como explica Salles (1992, p. 63), o lavrador e o criador independente apoderavam-se delas à margem da lei, escudando-se na exploração agropastoril para construírem suas habitações. Tal realidade, de acordo com Márcia Motta (2009, p. 66) abriria espaço para a deflagração de contestações que muitas vezes seriam violentas e a favor dos grandes proprietários.

Outra medida a favor da navegação ao Pará foi a implementação de uma linha de correio. A criação do correio ultramarino havia sido determinada pelo alvará de 20 de janeiro de 1798, mas, como lembra Palacín (1976, p. 184), o Vice-Rei e os governadores dos portos ficaram responsáveis em estabelecer as ligações com as Capitanias do interior. Em Goyaz, por exemplo, ficou acordado que o correio devia funcionar com Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Cuiabá a partir de 1799.

A comunicação do extremo norte com a corte recentemente instalada no Rio de Janeiro, por ser demasiadamente demorada por ser efetuada em embarcações a vela, como observou Alencastre (1865, p. 62), fez com que se procurasse abrir uma comunicação por terra para estreitar o distanciamento da nova capital do Império.

Neste sentido, os governadores do Pará e de Goyaz foram notificados por avisos da Secretaria de Guerra. Nestas comunicações o Oficial Maior, Geraldo José d'Abreu

solicitando uma decisão relativa aos planos para o aumento e felicidade de Goiás. AHU_CU_008, Cx. 52, D. 2917.

informou a necessidade que os portos onde deveriam se fazer as mudas dos expressos fossem assinalados e que se dessem “as providências que concorram para a sua mais prompta expedição”²⁷³.

Os portos estão já marcados pela sua actual disposição isto he a Colonia da Foz do Rio Araguaya que ate aqui se tem considerado por aquella parte dos limites desta Capitania, o destacamento e Registo d’Arroyos, a Villa de Cameté e a cidade de Belem do Grão Pará. Daqui para o Rio de Janeiro se expede até Cameté d’esta Villa até Arroyos, d’Arroyos até Araguaya e de Araguaya pelo Tocantins ate o Pontal na Capitania de Goyazes.²⁷⁴

O governador Mascarenhas incumbiu ao desembargador Segurado e ao coronel José Manoel da Silva e Oliveira, segundo Alencastre (1865), a tarefa de abrir uma estrada de Porto real até São Romão, na Capitania vizinha de Minas Gerais, de onde já partia uma estrada franqueada.

Foram encarregados das obras a estrada que serviria ao estabelecimento do correio os homens de fortuna e influência no norte da Capitania de Goyaz. Tão logo receberam o officio do desembargador Joaquim Theotônio Segurado encarregando-os do serviço, rapidamente puseram em execução “e com efeito se abriu em parte antes de cahirem as agoas q fizerão sustar a construção das pontes”²⁷⁵.

Em dezembro me forão entregues os officios de V.Ex^a. e copias q os acompanhavao afim de continuar na mesma deligencia des do Destricto de S.Romão limite desta Cappitania the Natividade[...] logo dei execução as ordens de V.Ex^a, determinando-as ao Com^e de S^t Maria, ao do Arrayal das Flores, e ao Capitão de Mellicias do Arrayal da Conceição, Francisco de Almeida Salerno. [...] ao Com^e de Santa Maria encarreguei solicitase do de S. Romão o beneficio da Estrada the a Fazenda dos Freitas[...] não posso participar o estado da Estrada, nos dois outros pouzos fora do Registo e deste the ao de S. Domingos me fas certo o Com^e de Flores estar aberta e notificados os moradores em Janeiro para terem Cavallos promptos no seguimento das Paradas conforme as instruçoens²⁷⁶

Segundo Palacín (1976, p.184), D. Francisco Mascarenhas tinha colocado grandes esperanças na navegação para o Pará e a instalação do correio Rio de Janeiro- Pará serviu como mais um alento ao seu objetivo de resgatar a capitania de Goyaz através do

²⁷³ AHEG-Goiás- CARTA do Oficial Maior, Geraldo José d’Abreu para o Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, José Narciso de Magalhães de Menezes, datada de 22 de agosto de 1808, sobre a ordem circular sobre o estabelecimento da comunicação por terra para a corte do Rio de Janeiro. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

²⁷⁴ Idem.

²⁷⁵ AHEG-Goiás- CARTA de Francisco Silva para o Governador e Capitão General de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 26 de março de 1809, prestando informações sobre as obras da estrada AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

²⁷⁶ Idem.

desenvolvimento da atividade comercial associado ao aumento das atividades agrícola e de criação.

Tão logo o correio estivesse implementado, o governador do Pará, José Narciso de Magalhães de Menezes, escreveu a D. Francisco Mascarenhas parabenizando-o pelo empenho no estabelecimento de tão importante serviço e reconhecendo a relevância da navegação tocantina que ainda possuía grandes dificuldades a serem solucionadas.²⁷⁷

Da corte, em 8 de abril de 1809, reconhecendo o elevado zelo de Mascarenhas, chegou as últimas resoluções para o governador de Goyaz, que “pelo distinto zelo e grandes luzes” deveria passar a Capitania de Minas Gerais. Na mesma correspondência, José Joaquim da Silva Freitas, informava que o Príncipe Regente iria dar “as convenientes ordens para o estabelecimento de hum correio regular do Rio de Janeiro para o Pará”, assim como recomendava que se fizesse “principiar logo algumas tentativas para se abrir este comercio”²⁷⁸.

mandando se embarcaçoens e fazendo se huma correspondência com o Pará para remeter Tabaco, Algodão, Assucar, Pelles de veado, farinha de trigo, sola, e outros generos que podem fazer a riqueza de sua Capitania de dar ao interior do Brazil hum grao de opulencia [...] eu não deixarei de lembrar ao Snr Conde de Aguiar, a cuja Repartição pertence que por dez annos, ao menos, hé izentos de Direitos tudo o que exportar da Capitania de Goyaz e se não façao pagar outros Direitos de entrada aos generos, que subirem se não os que pagaram na Alfandega do Pará.²⁷⁹

A questão do povoamento não passou despercebida a José Joaquim da Silva Freitas e ao Príncipe Regente, pois compreendiam que a mesma se relacionava com questão indígena. Segundo Alencastre (1864, p. 246), a Coroa a impraticabilidade de se povoar senão com os nacionais da mesma América. Tal compreensão já era observável desde os anos de 1770, quando, “achando-se todo o sertão daquelle vasto continente coberto de índios, estes deviam ser principalmente os que povosassem os lugares, as villas

²⁷⁷ AHEG-Goiás- CARTA do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, José Narciso de Magalhães de Menezes, para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 20 de abril de 1809, sobre o estabelecimento da comunicação por terra para a corte do Rio de Janeiro, parabenizando-o pelo empenho para a conclusão do serviço com a maior celeridade. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

²⁷⁸ AHEG-Goiás- CARTA de José Joaquim da Silva Freitas para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 08 de abril de 1809, sobre o estabelecimento da comunicação por terra para a corte do Rio de Janeiro, parabenizando-o pelo empenho para a conclusão do serviço com a maior celeridade. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

²⁷⁹ AHEG-Goiás- CARTA de José Joaquim da Silva Freitas para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 11 de abril de 1809, sobre o a rota comercial entre as capitânicas do Goyaz e Pará, e a concessão de isenção no pagamento de tributos, bem como sua extensão aos comerciantes do Pará que comercializassem com os arraiais goianos. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

e cidades” que fossem se formando; pois sem elles nem poderia haver cultura, nem commercio, nem opulencia nem segurança”²⁸⁰.

Lembrarei igualmente alguns esforços para a civilização dos Indios ao longo dos Rios de Comunicação para o Pará, e alguns favores para os que crearem Fazendas de Cultura e Gados, ao longo das estradas e Rios de maneira que fiquem isentos de pagarem Dizimos por dez annos,²⁸¹

No mesmo período se retomou a proposta de divisão da Capitania de Goyaz em duas comarcas para se facilitar a administração e a navegação. A proposta já havia sido aventada ao longo do século XVIII em virtude das reclamações de alguns governadores sobre a dificuldade de administrar Goyaz dada a extensão. Nesse sentido, em março de 1809, foi autorizada a criação da comarca de São João das Duas Barras.

Tendo S.A.R., o príncipe Regente Nosso Senhor, Nomeado ao Desembargador Joaquim Theotônio Segurado para ir criar anova comarca de São João das Duas Barras nessa Capitania e devendo elle partir brevemente para seu destino. He o mesmo Augusto Senhor servido ordenar a V.S. que logo que elle chegar, não só lhe facilitando todo o auxilio necessário para o conseguimento daquelle util estabelecimento, mas que V.S. determine ao Commandante do Presidio de s. João, não havendo inconveniente no Real Serviço siga as disposições daquelle Magistrado, que na conformidade das Reaes Ordens há de escolher o local para a nova Povoação²⁸².

A nova comarca, segundo Alencastre (1865, p. 32), era composta pelos julgados de Porto Real, Natividade, Conceição, Arraias, São Félix, Cavalcante, Traíras e Flores. Com a reestruturação da Capitania, o arraial do Carmo perdeu a prerrogativa de cabeça de julgado para Porto Real que, com a navegação do Tocantins, começava a prosperar, ao passo que o Carmo e o Pontal estavam sendo despovoados em razão de seus habitantes mais influentes terem mudado.

A partir do momento em que recebeu a designação, o desembargador Segurado, de acordo com Silva e Souza (1849, p. 467) e Alencastre (1865), teria seguido para o Pará onde fez fundar a de São João de Duas Barra, em 23 de agosto de 1810, junto a foz do Itacaiúnas, dez léguas abaixo do Registro de São João das Duas Barras.

Para que fosse possível concretizar a vontade real de ter fixado em um novo presidio que pudesse auxiliar aos comboieiros e canoas do correio na região do Araguaia-

²⁸⁰ Idem.

²⁸¹ Idem Ibidem

²⁸² AHEG-Goiás- CARTA de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 26 de maio de 1809, sobre a divisão da Capitania de Goyaz e a nomeação do desembargador Joaquim Theotônio Segurado para assumir a comarca de São João de Duas Barras. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

Tocantins, foi solicitado a D. Francisco Mascarenhas que procurasse entendimento com o governador das Capitânicas envolvidas.

Tendo V.S. em vista que S.A.R. dezeit muito augmentar a comunicação dessa Capitania com a do Pará, nomeie os officiaes e soldados que julgar necessários para irem fazer o estabelecimento que se trata nas mesmas representações dando todas as providencias nellas pedidas e as mais que V.S. julgar acertadas afim de que este estabelecimento tenha o engrandecimento que S.A.R. dezeit darlhe; entendendo-se V.S. com os Governadores e Capitaens das Capitânicas do Pará, Maranhão, e Matto Grosso naquillo que for necessário²⁸³.

Embora fosse da vontade do Príncipe Regente, como enfatizou Alencastre (1865, p. 33), ter construído a nova vila na confluência dos dois grandes rios, tal medida não pode prosperar por razões ambientais.

No mesmo período em que Segurado se empenhava para atender a vontade do Príncipe, uma nova povoação começava a florescer na margem oriental do Tocantins pelos esforços de Francisco José Pinto de Magalhães, um comerciante do arraial de Natividade, segundo Alencastre (1865, p. 82), bastante conhecedor da navegação do Tocantins, desde seu franqueamento, aprendeu a navegar e os melhores caminhos entre os pedrais.

O arraial da Natividade da comarca do norte d'esta capitania de Goyaz foi a minha morada, distante do Porto Real do Pontal 26 leguas, sendo este porto o do embarque para o Pará, segui a vida de negocio, e , reconhecendo as commodidades d'aquella navegação, eu a frequentei, fazendo seis viagens à cidade do Gram-Pará, onde dispunha os generos e effeitos que conduzia de Goyaz, e d'alli voltava com meu pequeno negocio, que dispunha n'estas minas; n'estas viagens adquiri os conhecimentos precisos para reconhecer as grandes e uteis vantagens que recebe o publico e o Estado de se povoarem as margens do Tocantins, e, sem exigir do ministério, nem do governo, nem do governo, socorros e auxílios, me fui estabelecer em um lugar três léguas abaixo do rio Manoel Alves, na margem oriental do Tocantins, fazendo ahi uma povoação, que se denomina povoação de S. Pedro de Alcantara (MAGALHÃES apud ALENCASTRE, 1865, p.88).

Enquanto comerciante que singrava o rio Tocantins, Francisco de Magalhães estava acostumado e poderia até compartilhar das reclamações dos seus pares sobre a viagem ser longa e trabalhosa e cheia de obstáculos. No entanto, onde muitos viram dificuldades e desistiram, esta comerciante de sola percebeu uma oportunidade.

A navegação fluvial tocantina conferiu movimento às margens, em povoados e trapiches. Diante da morosidade das autoridades políticas, destemidos comerciantes e

²⁸³ AHEG-Goiás- CARTA de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 2 de junho de 1809, para que fossem nomeados officiaes e soldados, assim como prestar auxílios ao desembargador Joaquim Teotônio Segurado na fundação do registro de São João das Duas Barras. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

práticos da navegação procurassem meios de desenvolver suas atividades a base de muita improvisação, investindo na construção de embarcações e no estabelecimento de pontos de embarque e desembarque de mercadorias que vinham de toda a região circunvizinha.

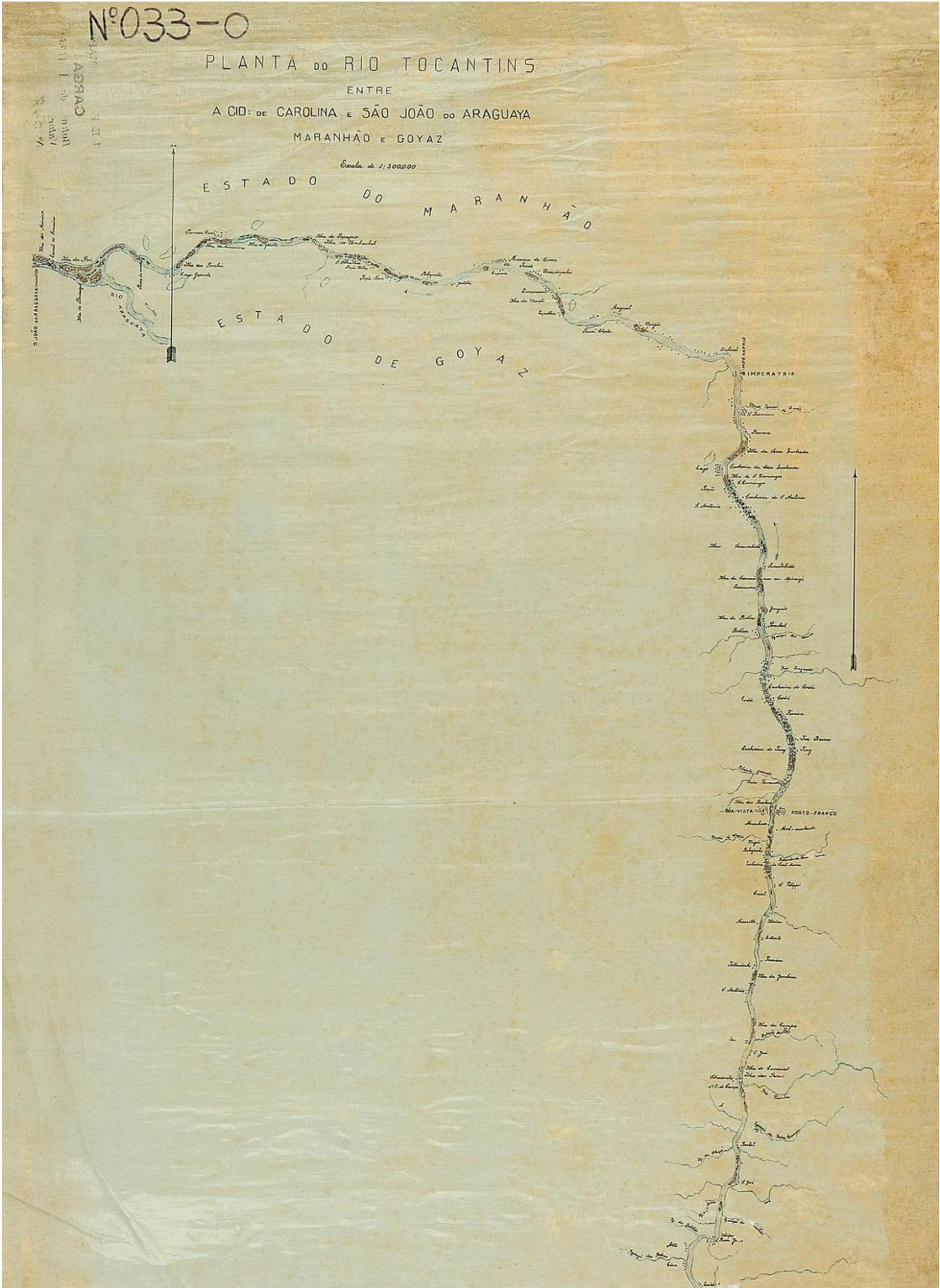
Observando que de Porto Real para o Pará não havia povoações que pudessem auxiliar os comboieiros, em 1808, segundo Alencastre (1865), após minucioso estudo, Francisco de Magalhães, auxiliado de amigos e parentes, a poucas léguas do rio Manuel Alves Grande, lançaram os fundamentos de uma povoação denominada São Pedro de Alcântara (figura 5).

em distancia do Porto Real do Pontal 79 leguas, convocando homens acostumados ao trabalho e a vida do sertão, de sorte que no anno de 1810 se compunha a dita povoação de 42 pessoas; alli me estabeleci; fiz construir casa de oração e de vivenda, e officinas necessarias aos differentes officiaes mecanicos que me acompanharam: fizeram-se roças e logo cuidei em fazer grandes plantações de algodão, já com vistas nos uteis que me podiam resultar do comercio deste genero (MAGALHÃES apud ALENCASTRE, 1865, p. 89).

O princípio da povoação de São Pedro de Alcântara foi marcada por grandes dificuldades, principalmente, em razão de problemas com o gentio. No entanto, com a pacificação dos Macamecrã, abertura de estradas, a liberação e extensão de privilégios para a navegação do rio Grajaú, bem como a intensificação das comunicações com Aldeias Altas, Pará e Maranhão tornou a povoação próspera e de rápido crescimento. Essa confluência de circunstâncias despertaria a ambição governo do Maranhão para acrescentar a povoação ao seu território, tal como em 1736, quando tentou se apossar da região de São Félix e Natividade.

porém as nações barbaras de gentios que habitam nas vizinhanças d'aquella povoação me obrigavam a ter o grande trabalho de me acautelar de dia e de noite, e sempre com as armas nas mãos, e sentinellas vivas, das suas hostilidades; e a muito custo e considerável incommodo pude fazer as minhas plantações e colheita. É desnecessário notar quaes seriam os incomodos, sustos e trabalhos, e tambem fomes, que soffri com a minha gente no primeiro anno do meu estabelecimento, antes de ter concluído as casa de vivenda, e emquanto não chegou o tempo da colheita dos mantimentos; porém actualmente ha abundancia do necessario n'aquella povoação, e vivem com fartura 80 pessoas, que já n'ella existem. As Ribeiras, que são districto d'esta povoação, são habitadas por mais de 3000 pessoas; estas tem dependencia de procuraram os generos e effeitos da primeira necessidade na villa de Aldeas Altas, que dista mais de 150 leguas. Continuarei a mandar conduzir sal, ferro, fazendas da cidade do Gram Pará, dispor na dita povoação, em uma casa de negocio que alli vou estabelecer, fazendo por este modo ainda mais solido, firme e constante, o estabelecimento da dita povoação. Achei enxofre em pedra nas vizinhanças d'esta povoação; pois que ignoro as operações chemicas com que se possa desenvolver aquelle mineral das ditas pedras, por isso não exhibo e apresento, como desejava. É este o estado e as circunstancias em que se acha a dita povoação (MAGALHÃES apud ALENCASTRE, 1865, p. 90).

Figura 15 TRECHO DO RIO TOCANTINS ENTRE O PONTAL E SÃO JOÃO DO ARAGUAIA



Fonte: SILVA, Elias & JUNIOR, Wilson. Goyaz- Guia de Cartografia Histórica. p. 132

Diferente das povoações que se tentaram fixar nas margens do rio Tocantins, como observou Alencastre (1865), as povoações que se plantaram nas margens do rio Araguaia não floresceram, apesar de ter-se estendido as isenções e privilégios na tentativa de atrair novos povoadores para a região. O fracasso de tantas experiencias reforçou o reconhecimento para iniciativas como a de Francisco de Magalhães.

declarando quanto conviria ao bem do Meo Real Serviço, e a prosperidade d'esta Capitania que aos Habitantes das margens do Rio Grajahu, se ampliasse a concessão dos mesmos Privilegios, que pela Minha Carta Régia de 5 de Setembro de 1811. Fui servido conceder aos das margens dos Rios Maranhão, Tocantins e Araguaia, providencia esta que nos havia sido requerida por Francisco Joze Pinto, que com tão louvável patriotismo deo principio a Povoação de S. Pedro d'Alcantara, que já se acha estabelecida nas margens do sobredito Rio Tocantins e que julgais conducente para facilitar e frequentar a navegação do mencionado Rio Grajahu que muito abreviará a communição entre essa Capitania e a do Maranhão.²⁸⁴

De acordo com Nunes (2016, p. 188), as autoridades de ambas as capitanias compreendiam que a navegação na região do Araguaia- Tocantins, muito mais do que favorecer ao comércio, possibilitaria o povoamento e a expansão das áreas de cultivo e criação. No entanto, os obstáculos existentes em trechos específicos dos rios seria uma questão observada pelos governos seguintes, os quais procurariam o amparo de intelectuais para construir propostas para aperfeiçoar a navegação na região.

Continue a promover nesta Capitania a plantação de trigo e de todos os generos da Agricultura de que carece a do Pará. He verdade que as feliaes alternativas de Portugal estão lhe affiançando a continuação dos socorros que lhe prestava, mas esta vantagem he de que me sirvo para estimular aos Negociantes de Goyaz por que levando a aquelle porto por meio de huma facil Navegação as Riquezas da Lavoira e das suas Creações podem com ellas comprar fazendas e molhados em que forão aqui avultados interesses com acontece ha pouco em diferentes canoas que subirão felizmente carregadas, cujos possuidores, com muita satisfação minha por havellos animados a descer com semelhante negocio, estao tirando consideraveis lucros sendo pois que esta Capitania se promete huma grande felicidade da Navegação dos Rios para as de Beira Mar.²⁸⁵

²⁸⁴ AHEG-Goiás- OFÍCIO da Corte para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Fernando Delgado Freire de Castilho, datado de 11 de agosto de 1813, sobre a concessão dos mesmos privilégios e isenções de pagamento de tributos para o aqueles que povoassem e comerciassem pelo rio Grajaú. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

²⁸⁵ AHEG-Goiás- CARTA de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 20 de maio de 1809, para que continuasse a promover a atividade agricola na capitania de Goyaz em associação com a atividade comercial ligando seus arraiais com a capital do Pará, assim como indicando a vontade do príncipe regente de se fortalecer as relações com São Paulo através de uma comunicação fluvial. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

Para Francis Castelnau (2000, p. 244), as dificuldades naturais, como saltos e corredeiras, existentes em trechos específicos de ambos os rios deveriam ser objeto de ação antrópica para diminuir ou mesmo, nos casos em que se mostrassem necessários, suprimi-los inteiramente.

O viajante sugeriu, consciente dos períodos de cheias e de estiagem na região, aproveitar o período de estiagem entre os meses de abril a novembro, quando as águas estivessem mais baixas, para remover com alavancas, ou pólvora, as rochas formadoras das pequenas corredeiras ou itaipavas. Para as grandes cachoeiras, a sugestão seria a abertura de estradas laterais por onde bestas ou carretas pudessem conduzir as cargas, enquanto as canoas eram conduzidas com os tradicionais varejões e cordas por entre os canais.

O sucessor de D. Francisco Mascarenhas, segundo Alencastre (1865) e Silva e Souza (1849), tentou dar prosseguimento com “todos os possíveis esforços para o cabal desempenho das novas providencias” conforme recomendações da Corte.

Além das isenções de tributos e alguns privilégios concedidos por 10 anos, a obrigatoriedade de prestação do serviço militar foi suspensa, bem como foi incentivada a criação de uma nova sociedade mercantil, da qual o próprio governador se inseriu como forma de animar os negociantes. Por fim, foi criado um Corpo de trabalhadores para limpeza, canalização e desobstrução dos rios.

Entretanto, Goyaz não possuía recursos próprios suficientes para desenvolver tantos serviços propostos. Dessa maneira, embora fosse um consenso que a navegação comercial para o Pará era importante para a reabilitação econômica dos arraiais goianos, ela acabou esmorecendo, ficando restrita a transportes eventuais e sem contribuição regular à economia regional. Alguns condenaram-na como impossível até que, no futuro, autoridades com espírito progressista se voltassem para a região do Araguaia-Tocantins com projetos econômicos.

Considerações Finais.

A comunicação fluvial através da bacia hidrográfica dos rios Araguaia- Tocantins foi retomada nas últimas décadas dos Setecentos, num momento bastante positivo para a economia da capitania do Grão-Pará. No período entre os anos de 1778 e 1798, os números da exportação apresentaram tendência de crescimento, justificada pela diversificação da produção acompanhada da recuperação dos preços no mercado externo, atribuindo a capitania uma relevância geoestratégica para o Estado Português.

O governador do Estado do Grão-Pará e Rio Negro deveria administrar um vasto território fronteiriço que vez por outra era alvo de incursões estrangeiras. Entre as suas atribuições estava gerenciar o comércio fluvial e assegurar o abastecimento dos povoados ao longo dos rios até a vila do Cuiabá. A proposta era que o Grão-Pará absorvesse todo o comércio do Mato Grosso, Cuiabá e das extremidades das demais capitanias interiores suplantando o comércio terrestre com o Rio de Janeiro e Bahia.

Dessa maneira, cogitou-se a suspensão do bloqueio régio que impedia a utilização de rios como o Xingu, Tapajós e do próprio Tocantins que, a época, já se sabia possibilitava o acesso ao interior do continente. A bacia do Araguaia-Tocantins é considerada como a maior bacia fluvial estritamente brasileira, estendendo-se por uma área de aproximadamente 918.822 km², que equivalem a 11% do território nacional abrangendo as atuais regiões de Goiás, Mato Grosso, Maranhão, Pará, Tocantins e Distrito Federal. Se a comunicação fluvial fosse viabilizada na região conectaria praticamente todo o território colonial.

Essa aproximação entre as diferentes capitanias da colônia americana estava em consonância com a narrativa que o Estado Português estava construindo em favor de um Império Luso-Brasileiro coeso reforçando uma interdependência entre colônia e metrópole. Contudo, a navegação e efetiva comunicação pelos rios Araguaia e Tocantins encontraria dificuldades para se tornar realidade prejudicando os planos de integração da Coroa e dos governadores.

Os rios possuíam trechos encachoeirados que dificultariam o tráfego, eram povoados por diversos grupos indígenas hostis, e possuíam grandes distâncias sem nenhuma povoação. Estes seriam os principais fatores entravantes da navegação pela bacia do Araguaia-Tocantins, mas não seriam os únicos.

Desde a década de 1730, quando foi estabelecido o bloqueio de navegação pelo rio Tocantins e outros rios amazônicos, após a derrota na disputa pela região das minas de São Félix e Natividade para o governo da capitania de São Paulo, o avanço do

povoamento a partir do Grão-Pará cessou pouco acima do lugar de Baião. Neste espaço consolidou-se um modelo agroextrativista de exportação com incursões ilegais de particulares rio acima para coletarem gêneros da floresta sob o risco de serem alvejados pelos indígenas das margens.

Durante os cinquenta anos seguintes, a capitania de Goiás paulatinamente observou a produção de suas minas minguaem até colapsarem as finanças do governo. Os mineiros incapazes de pagarem suas dívidas faliam, os comboios de escravos e negociantes deixavam de ir aos arraiais, o comércio praticamente deixou de existir, inundações e secas depauperavam as poucas lavouras e rebanhos, para em seguida serem atacados por indígenas. A população miserável sem esperança esvaziou grandes extensões do território, restando aos governadores buscarem solução em um comércio fluvial com a capitania mais ao norte.

Para os comerciantes do Grão-Pará, o estabelecimento de um comércio fluvial com Vila Boa e outros arraiais goianos, a priori, foi bem recebido, pois, acreditavam que poderiam auferir algum lucro em ouro ou diamantes. Esta ideia se propagou por ser pleiteado juntamente com a suspensão do bloqueio tocantino uma permissão para se explorarem as margens dos rios Claro e Pilões. Entretanto, a realidade econômica da capitania goiana tornou menos atrativa a pretendida comunicação com Belém.

Mesmo com a resistência dos negociantes de explorarem o comércio pelo rio Tocantins, o governador Francisco de Sousa Coutinho patrocinou a organização de uma sociedade mercantil entre os maiores comerciantes do Grão-Pará com a finalidade de explorar a navegação e o comércio entre as capitanias. Para ele, além do abastecimento dos arraiais do norte goiano, o Grão-Pará poderia se beneficiar com o comércio de carne das fazendas existentes naquela região.

Tendo uma percepção mais ampla, D. Francisco acreditava que o Grão-Pará poderia tronar-se fornecedor de Cuiabá, pois, muitos comerciantes cuiabanos passavam pelo rio Araguaia a caminho de Vila Boa e ao invés de irem a São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro ou Bahia quando não encontravam necessário em Goiás poderiam ir a Belém ou a um entreposto na confluência entre as capitanias.

Acompanhando as ideias de D. Francisco, o governo de Goiás reforçou os incentivos a atividade agrícola na capitania e em particular na região mais ao norte que havia sido despovoada ao longo dos anos em razão dos ataques indígenas. Para tal, se utilizou da retomada de estabelecimento de redutos militares, da promessa de isenção de

impostos para todos os que fossem se estabelecer nas margens dos rios e de uma aproximação pacífica dos grupos indígenas.

Entre os anos de 1795 e 1800, o aumento da atividade francesa no litoral do Grão-Pará inspirou a D. Francisco de Sousa Coutinho a retomar o povoamento das margens do rio Tocantins com Presídios e Registros como forma de assegurar auxílio militar caso houvesse uma investida estrangeira hostil. Dessa forma, foi pensado em se adotar o mesmo sistema de assistência implantado nos rios Madeira e Paraguai.

Não obstante, os esforços desempenhados pelo governador o ânimo dos comerciantes se desvaneceu e a rota do Araguaia-Tocantins prosseguiu tímida, pelo menos até o advento do governo de Francisco Mascarenhas, quando a capitania do Goiás tentou assumir o protagonismo no projeto de comunicação comercial entre as capitanias. Seu empenho pode ser visto com a construção de porto em Santa Rita, presídios em pontos estratégicos e o patrocínio de uma companhia de comércio.

Todavia a relutância do governador do Grão-Pará em endossar os planos de Francisco Mascarenhas teria contribuído para que os carregamentos fossem diminuindo, declinando a navegação e por fim esvaziando povoações. Contudo, a relutância de José Narciso de Magalhães de Meneses se justificou ante os termos apresentados pelo governo de Goiás que solicitava maiores facilidades na aquisição de produtos importados com os gêneros de sua cultura, assim como a realização de obras de desobstrução do leito tocantino, a cessão de destacamento para o registro de São João das duas Barras.

A relevância de um comércio fluvial entre Goiás e o Pará era um consenso entre os governadores, mas sem a participação das autoridades goianas não era possível conseguir fazer prosperar esse projeto. A intensa ação paraense em estabelecer uma navegação pela região fez parecer que seria mais em benefício do Grão-Pará com a abertura de novos espaços a serem conquistados para o avanço da agricultura e do comércio.

Não obstante, tendo que concordar com Baena, o Grão-Pará não precisava se desgastar tanto com a navegação fluvial que o conectaria a uma capitania imersa em dificuldades financeiras quando possuía todo o oceano desimpedido para comerciar com os povos de qualquer parte do novo e do velho mundo. Os rios Araguaia e Tocantins foram explorados e franqueados, cabendo a capitania de Goiás decidir quando exportar seus gêneros pelo porto de Belém. As comoções políticas no Reino e posteriormente no próprio Grão-Pará negaram à região tocantina sua missão de ser o mais seguro caminho para levar a civilização e o progresso ao interior do país.

Fontes Manuscritas

ARQUIVO HISTÓRICO DO ESTADO DE GOIÁS

AHEG-CID, Códice nº 15. Correspondência do Governador e Capitão General da Capitania do Goiás, D. José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de 17 de maio de 1778, informando sobre a necessidade de se observar a aplicação do Diretório dos Índios Grão-Pará.

AHEG-CID, Códice nº 15. Correspondência do Governador e Capitão General da Capitania do Goiás, D. João Manoel de Mello, datada de 29 de maio de 1760, informando sobre a decadência da capitania e a necessidade de incentivar o cultivo das terras.

AHEG- CID- Códice nº 15- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, D. João Manuel de Mello, para o secretário de Estado, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 7 de junho de 1764, relatando sobre as hostilidades e crimes praticados pelos Xavante contra o arraial de Crixás na repartição norte da capitania.

AHEG- CG- Códice nº 1- Carta do Governador de São Paulo, Conde de Sarzedas, para o rei, D. João V, datada de 19 de agosto de 1732, falando sobre a necessidade de aumentar a fiscalização nos caminhos para as minas.

AHEG- ITDI- Códice nº 20- Instruções dadas ao Governador e Capitão General de Goiás, D. José de Almeida e Vasconcelos, datada de 17 de maio de 1778, sobre a forma como deveria ser dado o tratamento aos povos indígenas da capitania de Goiás de maneira que os mesmos pudessem ser inseridos de forma positiva no projeto colonial.

AHEG- RACP-Códice nº 34- Correspondência do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, datado de 14 de setembro de 1797, sobre as necessidades de maior empenho por parte do governo da capitania para se povoar as margens dos rios Araguaia e Tocantins, de modo a viabilizar uma navegação comercial entre as capitanias.

AHEG. CGM. Livro 192. Correspondência do Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, D. Marcos de Noronha, datada de 10 de fevereiro de 1751, ao rei D. José I, relatando sobre as hostilidades do gentio Acroá.

AHEG-Goiás- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, para o Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, Luiz da Cunha de Menezes, datada de 7 de dezembro de 1782, falando sobre a ordem recebida do presidente do Erário Régio, Marques de Angeja, para manter a navegação interdita e pedindo que o comboio do Capitão Paulo Fernandes Bello não fosse impedido de regressar ao Pará pela mesma via. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0004, pacote 1.

AHEG-Goiás- Carta do Oficial Maior, Geraldo José d'Abreu para o Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, José Narciso de Magalhães de Menezes, datada de 22 de agosto de 1808, sobre a ordem circular sobre o estabelecimento da comunicação por terra para a corte do Rio de Janeiro. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Carta de Francisco Silva para o Governador e Capitão General de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 26 de março de 1809, prestando informações sobre as obras da estrada AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, José Narciso de Magalhães de Menezes, para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 20 de abril de 1809, sobre o estabelecimento da comunicação por terra para a corte do Rio de Janeiro, parabenizando-o pelo empenho para a conclusão do serviço com a maior celeridade. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Carta de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 08 de abril de 1809, sobre o estabelecimento da comunicação por terra para a corte do Rio de Janeiro, parabenizando-o pelo empenho para a conclusão do serviço com a maior celeridade. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Carta de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 11 de abril de 1809, sobre a rota comercial entre as capitanias do Goyaz e Pará, e a concessão de isenção no pagamento de tributos, bem como sua extensão aos comerciantes do Pará que comercializassem com os arraiais goianos. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Carta de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 26 de maio de 1809, sobre a divisão da Capitania de Goyaz e a nomeação do desembargador Joaquim Theotônio Segurado para assumir a comarca de São João de Duas Barras. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Carta de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 2 de junho de 1809, para que fossem nomeados oficiais e soldados, assim como prestar auxílios ao desembargador Joaquim Teotônio Segurado na fundação do registro de São João das Duas Barras. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Ofício da Corte para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Fernando Delgado Freire de Castilho, datado de 11 de agosto de 1813, sobre a concessão dos mesmos privilégios e isenções de pagamento de tributos para o aqueles que povoassem e comerciassem pelo rio Grajaú. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

AHEG-Goiás- Carta de José Joaquim da Silva Freiras para o Governador e Capitão General de Goyaz, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 20 de maio de 1809, para que continuasse a promover a atividade agrícola na capitania de Goyaz em associação com a atividade comercial ligando seus arraiais com a capital do Pará, assim como indicando a vontade do príncipe regente de se fortalecer as relações com São Paulo através de uma comunicação fluvial. AHEG- Documentos Avulsos, Cx. 0007, pacote 2.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO- Avulsos da Capitania do Goiás

AHU-Goiás- Carta do Bispo do Pará, Francisco Guilherme de São José para o rei D. João V, datada de 5 de dezembro de 1744, sobre as desordens causadas pelos vigários e eclesiásticos que se encontravam nos distritos do bispado do Grão-Pará.

AHU_ACL_CU_008, Cx. 3, D. 258.

AHU-Goiás- Carta do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, João Manuel de Melo para o rei D. José I, datado de 21 de fevereiro de 1769, remetendo a relação das igrejas que se encontravam nos distritos dos bispados do Rio de Janeiro e Grão-Pará.

AHU_ACL_CU_008, Cx. 24, D. 1534

AHU-Goiás- Requerimento de José Tomás de Vilanova, ao rei D. José I, datado de 23 de novembro de 1772, solicitando que fossem postos em arrecadação todos os seus bens sequestrados e os mais que constarem, para a segurança da Fazenda Real e se evitar que tenha mais prejuízo. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 26, D. 1703.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de agosto de 1772, sobre as ordens que recebeu para conhecer os limites de Goiás e regular a ronda das patrulhas devido o extravio de ouro, propondo a elaboração de uma carta topográfica para melhor administrar a capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 26, D. 1684.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 16 de fevereiro de 1773, sobre a promoção e favorecimento da produção de gêneros de primeira necessidade.

AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1719.

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 1 de maio de 1773, sobre a representação dos moradores do arraial do Desterro, os quais, sendo perseguidos pelos credores e hostilizados pelos Caiapó, solicitavam a concessão de moratória para que

pudessem continuar a desenvolver suas atividades. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1728.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado do ano de 1773, sobre a representação feita pelos moradores do arraial do Pilar contra o cobrador do contrato dos Dízimos, Caetano José dos Campos, pelas cobranças abusivas. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1751.**

AHU-Goiás- Representação dos moradores do julgado da Barra da Palma ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de janeiro de 1774, sobre abusos e cobranças ilegais por parte dos dizimeiros. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

AHU-Goiás- Representação dos moradores do arraial de Nossa Senhora da Conceição ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de janeiro de 1774, sobre abusos e cobranças realizadas pelo administrador do contrato e seus arrematadores. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

AHU-Goiás- Representação dos moradores do distrito da Intendência de São Félix ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datada de 15 de agosto de 1773, sobre a atuação abusiva dos contratadores naquela localidade. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, para o tenente de auxiliares, Joaquim Pereira de Velasco Molina, datado de 12 de junho de 1773, sobre as medidas tomadas contra os abusos e cobranças ilegais por parte dos dizimeiros. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1757.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre a administração civil e eclesiástica da Capitania, ressaltando o comportamento indigno dos clérigos ligados ao Bispado do Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1754.**

AHU-Goiás- Ofício dos oficiais da Câmara de Vila Boa para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 16 de dezembro de 1773, sobre a exigência feita pelo vigário para que fossem obrigados os moradores da freguesia de Santana a quitarem os débitos que possuíam com o referido religioso. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1750.**

AHU-Goiás- Ofício do juiz ordinário, Mamede Mendes Ribeiro, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 10 de junho de 1774, relatando sobre um incidente envolvendo um ataque de indígenas que resultou na morte de um escravo, na fuga de outros e no furto de ferramentas. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1773.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de junho de 1774, sobre os repetidos ataques realizados pelos indígenas de corso e a necessidade de se formar bandeiras para os repelir. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1776.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 2 de julho de 1775, sobre a nomeação de Joaquim José Freire de Andrade para ser diretor dos índios no aldeamento dos índios Xacrabá. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1820.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de agosto de

1775, sobre a pacificação dos Xacriabá e dos atos administrativos que foram tomados para conseguir aldeá-los. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1825.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 15 de junho de 1776, informando a criação de aldeias de indígenas, sobre a utilização dos mesmos nas praças de pedestres e como a aldeia dos Acroá impedirá o avanço dos Caiapó. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1838.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de novembro de 1775, sobre a pacificação dos Carajá e Javaé que no rio Araguaia. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1827.**

AHU-Goiás- Ofício do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, para o Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, datado de 27 de janeiro de 1777, informando o que deveria ser observado na organização da povoação da Nova Beira. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 29, D. 1862.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 20 de setembro de 1776, informando sobre as práticas administrativas e solicitando provimento da Fazenda Real para a civilização dos grupos aldeados. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1855.**

AHU-Goiás- Ofício do Governo Provisório da Capitania do Goiás ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de junho de 1778, sobre as condições do aldeamento de Nova Beira e a necessidade de deslocar os índios Carajá e Javaé para um local mais saudável e capaz de sustentar a atividade agrícola. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 30, D. 1927.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Luis da Cunha Menezes, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de março de 1780, sobre as condições do aldeamento de Nova Beira habitado pelos índios Carajá e Javaé. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 32, D. 1996.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, datado de 15 de junho de 1776, informando sobre a diminuição das minas em razão de uma seca prolongada. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1837.**

AHU-Goiás- Carta de Domingos de Bastos Viana ao rei D. José I, datada de 13 de setembro de 1773, informando a respeito da diminuição dos contratos das entradas, considerando a pequena quantidade de gêneros observava-se que se diminuía o comércio. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1745.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de fevereiro de 1773, sobre a condução de condutores que levavam carregações evitando passar pelos registros da Capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1722.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de janeiro de 1774, sobre a forma imprópria com que os Registros foram estabelecidos, facilitando os extravios em prejuízo da Fazenda Real. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1756.**

AHU-Goiás- Ofício do Governo Provisório da Capitania de Goiás ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de julho de 1778, sobre o extravio de ouro na repartição do norte desencaminhado para Bahia, Pernambuco e Maranhão. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 30, D. 1929.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Luis da Cunha Menezes, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 9 de julho de 1779, sobreo resultado da devassa tirada no distrito de Natividade. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 31, D. 1978.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 27 de janeiro de 1774, sobre a situação encontrada nos julgados da Capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1763.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 9 de fevereiro de 1774, sobre a organização de bandeiras para buscarem novos pontos de prospecção. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1767.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de agosto de 1773, sobre as vantagens da navegação do rio Tocantins para a capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1743.**

AHU- Goiás- Carta do vigário de Goiás, Pedro Ferreira Brandão para o desembargador Belchior do Rego de Andrade, datada de 5 de maio de 1732, relatando sobre o estado das minas de Goiás e a necessidade de medidas contundentes para se evitar os descaminhos dos quintos reais. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 1, D. 4.**

AHU- Goiás- Roteiro da viagem de José da Costa Diogo, datado de 23 de janeiro de 1735, pelo rio Tocantins abaixo até a Cidade do Pará no ano de 1734. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 1, D. 12.**

AHU- Goiás- Correspondência do Tesoureiro e Comissário da Fazenda dos Defuntos e Ausentes, Matias do Couto Reis, para o Ouvidor Geral de São Paulo, Bernardo Rodrigues

do Vale, datada de 7 de março de 1731, informando sobre as dificuldades encontradas na fiscalização das minas de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 1, D. 1.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre o envio de uma expedição ao Pará pelo rio Tocantins para se conhecer a capacidade de navegação. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1743.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de agosto de 1773, sobre o exame feito para conhecimento das potencialidades da navegação do rio Tocantins e sua utilidade para a capitania de Goiás e do Grão-Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1769.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goiás, Luiz da Cunha Menezes, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 9 de julho de 1779, sobre as vantagens econômicas da navegação pelo rio Araguaia e sua utilidade para a capitania de Goiás e do Grão-Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 31, D. 1977.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão-General de Goiás, Barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre o envio de alguns navegantes ao Pará pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 27, D. 1752.**

AHU-Goiás- Ofício de José de Nápoles Tello de Meneses, ao Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, datado de 9 de janeiro de 1782, sobre a importância de se estabelecer a comunicação entre as duas Capitanias. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 33, D. 2032.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12

de junho de 1781, sobre a falta de armamentos para a defesa e serviços de exploração dos sertões de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 32, D. 2014.**

AHU-Goiás- Carta da Junta da Fazenda Real da Capitania de Goiás para a rainha, D. Maria I, datada de 31 de julho de 1781, sobre a crise decorrente da falta de recursos suficientes para custear o funcionamento do aparelho administrativo da capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 32, D. 2021.**

AHU-Goiás- Carta da Junta da Fazenda Real da Capitania de Goiás para a rainha, D. Maria I, datada de 25 de novembro de 1782, sobre o requerimento do capitão Paulo Fernandes Belo e do Porta Bandeira Manuel Joaquim de Matos que solicitavam perdão dos direitos de entrada das fazendas que conduziram pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 33, D. 2074.**

AHU-Goiás- Carta do Procurador da Fazenda Real da Capitania de Goiás, Manuel Rodrigues da Costa, para a rainha, D. Maria I, datada de 18 de dezembro de 1782, sobre o requerimento do capitão Paulo Fernandes Belo e do Porta Bandeira Manuel Joaquim de Matos que solicitavam perdão dos direitos de entrada das fazendas que conduziram pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 33, D. 2075.**

AHU-Goiás- Ofício de José de Nápoles Tello de Meneses, ao Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, datado de 7 de dezembro de 1782, sobre a determinação encaminhada pelo Marques de Angeja reestabelecendo o bloqueio da navegação pelo rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2100.**

AHU-Goiás- Carta do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, para a rainha, D. Maria I, datada de 15 de fevereiro de 1783, sobre a falta de negros como causa da decadência da capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2083.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1783, sobre o estado de contínua decadência da capitania e necessidade de medidas para impulsionar o desenvolvimento econômico da mesma. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2084.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Luis da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 10 de maio de 1783, sobre a necessidade de se introduzir moedas provinciais de Prata e Cobre a fim de se permitir a dinamização do comércio interno evitando a circulação do ouro em pó que se perdia a cada pesagem nos estabelecimentos comerciais. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, D. 2097.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 17 de julho de 1784, sobre as continuadas hostilidades do gentio Xavante na repartição do Norte e algumas considerações acerca das instruções para a civilização e redução dos indígenas, bem como da necessidade de uma comunicação comercial com o Grão-Pará pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 35, D. 2156.**

AHU-Goiás- Carta do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, a rainha D. Maria I, datada de 28 de dezembro de 1784, sobre as despesas realizadas com medidas tomadas para a civilização dos indígenas na capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 35, D. 2169.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de fevereiro de 1787, sobre a necessidade de se franquear uma comunicação comercial com o Grão-Pará pelo Rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 36, D. 2222.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 20 de junho de 1787, sobre a necessidade de se construir um Registro no rio Tocantins para se evitar que ocorressem descaminhos rumo ao porto do Pará. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 36, D. 2228.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, João de Abreu de Castelo Branco, ao rei D. João V, datado de 7 de novembro de 1743, sobre o pedido de auxílio a um grupo que enfrentava indígenas e em resposta a

provisão sobre os descobrimentos de minas no rio Tocantins fomentado pelo governador de São Paulo e do conflito de jurisdição entre as capitanias do Pará e Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 3, D. 228.**

AHU-Goiás- Carta do contador da Controladoria Geral do Território da Relação do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia portuguesa, Luís José de Brito, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datada de 14 de janeiro de 1789, sobre o desenvolvimento do comércio fluvial com as capitanias vizinhas, evidenciando ser esta medida administrativa um dos meios para aliviar a grande decadência instalada na referida capitania. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 37, D. 2297.**

AHU-Goiás- Ofício do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de outubro de 1792, sobre a chegada da expedição enviada pelos comerciantes do Grão- Pará para avaliar as condições de navegabilidade dos rios. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 38, D. 2396.**

AHU-Goiás- Carta dos Oficiais do Senado da Câmara de Vila Boa à Rainha D. Maria I, datada de 28 de julho de 1792, sobre o franqueamento da navegação pelos rios que cortam a Capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_008, Cx. 38, D. 2397.**

AHU- Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 25 de abril de 1806, sobre uma Memória oferecida pelo ouvidor-geral de Goiás, Joaquim Teotônio Segurado, acerca das vantagens lucrativas existentes nas relações comerciais com a capitania do Pará, através de rios navegáveis até o rio Amazonas. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2863.**

AHU-Goiás- Carta dos oficiais da Câmara de Vila Boa de Goiás, ao príncipe regente D. João, datada de 4 de outubro de 1800 relatando sobre a chegada do novo governador e capitão-general de Goiás, D. João Manuel de Menezes, os incômodos sofridos durante a viagem de navegação pelo rio Araguaia e a solicitação de ressarcimento pelos custos da viagem de Belém até Santa Rita. **AHU_CU_008, Cx. 42, D. 2554.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 15 de outubro de 1806, remetendo em anexo o mapa estatístico sobre o estado político, eclesiástico, comercial, agrícola e militar da capitania em 1804, e a sua densidade populacional. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2892.**

AHU-Goiás- Memória oferecida pelo ouvidor-geral de Goiás, Joaquim Teotônio Segurado ao governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datada de 20 de abril de 1806, sobre as vantagens lucrativas existentes nas relações comerciais com a capitania do Pará, através de rios navegáveis até o rio Amazonas. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2863.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 25 de abril de 1806, sobre uma Memória oferecida pelo ouvidor-geral de Goiás, Joaquim Theotonio Segurado, acerca das vantagens lucrativas existentes nas relações comerciais com a capitania do Pará, através de rios navegáveis até o rio Amazonas. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2863.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de agosto de 1773, abordando as medidas que se devem tomar para tornar-se viável a navegação do rio Tocantins, necessária à população da capitania de Goiás. **AHU_CU_008, Cx. 27, D. 1743.**

AHU- Goiás- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, José de Almeida e Vasconcelos Soveral de Carvalho da Maia Soares de Albergaria, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de outubro de 1773, informando sobre as vantagens da liberdade de navegação entre a Capitania de Goyaz e a do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx 71, D. 6056.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de estado da Marinha

e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de janeiro de 1774, sobre o envio de alguns navegantes ao Pará pelo rio Tocantins, a fim de se conhecer a capacidade de navegação do dito rio e da demora destes em retornarem. **AHU_CU_008, Cx. 27, D. 1752.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, barão de Mossâmedes, José de Almeida Vasconcelos de Soveral e Carvalho, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 13 de março de 1774, relatando sobre o exame feito para conhecimento das potencialidades da navegação do rio Tocantins e as utilidades da navegação deste rio para Goiás e Pará. **AHU_CU_008, Cx. 27, D. 1769.**

AHU-Goiás- Carta do procurador da Fazenda Real de Goiás, Manuel Rodrigues da Costa, à rainha D. Maria I, datado de 18 de dezembro de 1782, sobre o requerimento do cavaleiro professo na Ordem de Cristo, capitão Paulo Fernandes Belo, e do porta bandeira Manuel Joaquim de Matos, solicitando o perdão dos direitos das entradas das fazendas que conduziram pelo rio Tocantins e o franqueamento da navegação daquele rio para efeito de subirem canoas carregadas de fazendas, gêneros e escravos. **AHU_CU_008, Cx. 33, D. 2075.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, Luís da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de maio de 1783, sobre a entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, de uma carga de várias mercadorias em onze canoas pertencentes ao capitão de Auxiliares Paulo Fernandes Belo e ao porta bandeiras Manuel Joaquim de Matos. **AHU_CU_008, Cx. 34, D. 2100.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 20 de junho de 1787, sobre retorno de uma bandeira com um número reduzido de índios Xavantes conquistados, e a necessidade de se construir um Registro no rio Tocantins, a fim de se evitar o extravio de ouro em pó. **AHU_CU_008, Cx. 36, D. 2228.**

AHU-Goiás- Carta da Junta da Fazenda Real de Goiás, à rainha D. Maria I, datada de 25 de novembro de 1782, sobre o requerimento do capitão Paulo Fernandes Belo e do porta

bandeira Manuel Joaquim de Matos, solicitando perdão da importância dos direitos das entradas das fazendas que conduziram pelo rio Tocantins, devido aos grandes trabalhos e dificuldades da viagem do Pará até Goiás. **AHU_CU_008, Cx. 33, D. 2074.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 17 de julho de 1784, sobre as hostilidades cometidas pela nação Xavante na repartição do norte de Goiás; a formação de uma bandeira com soldados da Companhia de Pedestres para enfrentar os índios Caiapós; a despesa para seu municiação; algumas considerações acerca das instruções para a civilização e redução dos índios e, em razão do estado miserável da capitania, solicitando novas campanhas nos rios Claro e Pilões, a comunicação e comércio com o Pará pelo rio Tocantins, e a circulação interna de moedas de prata e cobre. **AHU_CU_008, Cx. 35, D. 2156.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de fevereiro de 1787, sobre a necessidade de se franquear a mineração da campanha do rio Pilões e a navegação do rio Tocantins, em razão do estado de decadência que se encontra a capitania de Goiás. **AHU_CU_008, Cx. 36, D. 2222.**

AHU-Goiás- Carta do contador da Contadoria Geral do Território da Relação do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia Portuguesa, Luís José de Brito ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datada de 14 de janeiro de 1789, sobre o desenvolvimento do comércio em Goiás através da navegação dos vários rios que a cortam, como o rio Tocantins, e evidenciando ser esta medida administrativa, um dos meios para aliviar a grande decadência em que se encontra a capitania. **AHU_CU_008, Cx. 37, D. 2297.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de junho de 1792, sobre a navegação e comércio através dos rios navegáveis de Goiás e Pará, e acerca dos exames dos rios Vermelho, Araguaia e Tocantins, efetuados por um emissário dos comerciantes do Pará entre os anos de 1791 e 1792, para descobrir

se nos ditos rios existem obstáculos que possam embargar a navegação. **AHU_CU_008, Cx. 38, D. 2396.**

AHU-Goiás- Carta dos oficiais da Câmara de Vila Boa, à rainha D. Maria I, datada de 28 de julho de 1792, sobre o franqueamento da navegação ao Pará pelo rio Araguaia; a falta de víveres na capitania; a queda na produção de ouro e solicitando a liberação da campanha dos rios Claro e Pilões à mineração. **AHU_CU_008, Cx. 38, D. 2397.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. João Manuel de Menezes, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 9 de julho de 1800, sobre as vantagens da navegação do rio Araguaia; do povoamento das suas margens para ali fixar alguns mineiros, e a concessão de outros benefícios, como remunerações honoríficas. **AHU_CU_008, Cx. 41, D. 2511.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 7 de outubro de 1804, sobre o envio das tabelas estatísticas da densidade populacional de Goiás, das produções agrícolas, das exportações e importações, das atividades comerciais; a atribuição de algumas isenções aos lavradores; as melhorias da navegação dos rios e das comunicações entre os povos da capitania com seus vizinhos, e acerca de uma Memória acerca do estado das rendas gerais de Goiás. **AHU_CU_008, Cx. 48, D. 2753.**

AHU-Goiás- Ofício do desembargador dos Agravos da Casa da Suplicação, António Luís de Sousa Leal, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 30 de outubro de 1804, sobre os contratos das entradas, o restabelecimento da paz e ordem na capitania de Goiás; o desenvolvimento da agricultura e criação de gados; a melhoria da navegação dos rios Tocantins e Araguaia e acerca da comunicação com a capitania do Pará, para onde se exportam as respectivas produções. **AHU_CU_008, Cx. 48, D. 2758.**

AHU-Goiás- Parecer do Conselho Ultramarino sobre a proposta do governador e capitão general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, datado de 22 de agosto de 1806,

sobre da atribuição de isenção de dízimos aos colonos que cultivarem as terras próximas às margens dos rios Tocantins, Maranhão e Araguaia. **AHU_CU_008, Cx. 50, D. 2825.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 24 de abril de 1806, sobre a expedição de seis canoas fretadas e carregadas por negociantes, com destino à capitania do Pará e a importância dessa expedição para a manutenção das relações de navegação e comércio entre as duas capitanias. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2862.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, sobre a expedição de seis canoas fretadas e carregadas por negociantes, com destino à capitania do Pará e a importância dessa expedição para a manutenção das relações de navegação e comércio entre as duas capitanias **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2862.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 12 de março de 1806, sobre o estado das relações de navegação e comércio da capitania de Goiás com o Pará pelos rios Araguaia, Maranhão e Tocantins; a organização da Sociedade Mercantil no arraial de Traíras; as providências que tomou para tranquilizar alguns lavradores, e o estabelecimento de presídios para a segurança do comércio. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2856.**

AHU-Goiás- Carta do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao príncipe regente D. João, datada de 15 de maio de 1806, sobre o estado de decadência de Goiás, pela extensão do território e a falta de pessoas para administrá-la; o envio das tabelas estatísticas de 1804, e de uma Memória do intendente do Ouro da Casa de Fundição de Vila Boa, acerca do estado da capitania; as vantagens das relações comerciais com a capitania do Pará, os grandes recursos existentes na capitania; os produtos de Goiás que poderão fazer frente aos da capitania de São Paulo em Lisboa,

como o açúcar; o algodão de Goiás, considerado o melhor da América; e os meios que poderão incrementar o comércio de Goiás. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2865.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 15 de maio de 1806, sobre o estado de decadência de Goiás, pela extensão do território e a falta de pessoas para administrá-la; o envio das tabelas estatísticas de 1804, e de uma Memória do intendente do Ouro da Casa de Fundação de Vila Boa, acerca do estado da capitania; as vantagens das relações comerciais com a capitania do Pará, os grandes recursos existentes na capitania; os produtos de Goiás que poderão fazer frente aos da capitania de São Paulo em Lisboa, como o açúcar; o algodão de Goiás, considerado o melhor da América; e os meios que poderão incrementar o comércio de Goiás. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2866.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 1 de novembro de 1806, agradecendo, em nome dos povoadores das margens dos rios Tocantins, Maranhão e Araguaia, a melhoria das condições do comércio com outros negociantes da capitania do Pará. **AHU_CU_008, Cx. 51, D. 2896.**

AHU-Goiás- Ofício do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 15 de abril de 1807, anunciando a continuação das expedições mercantis com a capitania do Pará, e solicitando uma decisão relativa aos planos para o aumento e felicidade de Goiás. **AHU_CU_008, Cx. 52, D. 2917.**

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO- Lisboa

AHU- Lisboa- Códice 209- Registro de consultas sobre diferentes assuntos referentes às capitanias do Maranhão e Pará no período entre 1722-1758, ff 56-58.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO- Avulsos da Capitania do Maranhão

AHU-Maranhão- Carta do Governador do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei, D. João V, datada de 8 de setembro de 1728, em resposta à provisão sobre não ter deliberado sobre a expedição aos rios Tocantins e Araguaia. **AHU_ACL_CU_009, Cx. 16, D. 1669.**

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO- Avulsos da Capitania do Grão-Pará
AHU-Pará- Carta do Rei, D. João V, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo. datada de 8 de julho de 1719, recomendando que fosse realizado o descobrimento do rio Tocantins e o escrutínio dos haveres preciosos de suas margens em benefício da Real Fazenda. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

AHU- Pará- Consulta do Conselho Ultramarino para o rei D. José I, datado de 7 de agosto de 1752, sobre a formação de Regimentos Militares nas margens do rio Tocantins para assegurar a comunicação das minas com as vilas do Grão Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 33, D. 3129.**

AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General da Capitania de Goyaz, José de Almeida e Vasconcelos Soveral de Carvalho da Maia Soares de Albergaria, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de outubro de 1773, informando sobre as vantagens da liberdade de navegação entre a Capitania de Goyaz e a do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6056.**

AHU-Pará- Memória de Bartolomeu Barreiros de Ataíde para o rei, D. Pedro II, datada de 3 de outubro de 1696, relatando a descoberta de minas de ouro nas margens do rio Araguaia. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 4, D. 336.**

AHU-Pará- Regimento dado pelo Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo para o Capitão Diogo Pinto da Gaia, datado de 24 de julho de 1719, orientando de maneira geral como deveria se proceder na descoberta do caudal tocantino. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

AHU-Pará- Carta do Rei, D. João V, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo. datada de 8 de julho de 1719, recomendando que fosse

realizado o descobrimento do rio Tocantins e o escrutínio dos haveres preciosos de suas margens em benefício da Real Fazenda. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

AHU-Pará- Carta do rei, D. João V, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo, datada de 8 de julho de 1719, ordenando que se fizesse a averiguação dos haveres existentes no rio Tocantins que fossem do interesse da Real Fazenda. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

AHU-Pará- Correspondência do Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Bernardo Pereira de Berredo para o Secretário de Estado, Diogo de Mendonça Corte Real, datado de 8 de julho de 1719, informando sobre o envio de uma tropa para realizar o descobrimento do rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

AHU-Pará- Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania do Pará, Francisco Galvão da Fonseca, para o rei, D. João V, datada de 2 de julho de 1720, discorrendo sobre a expedição aos rios Tocantins e Araguaia. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 6, D. 558.**

AHU-Pará- Requerimento de Francisco de Potflix para o rei, D. João V, datado de 12 de fevereiro de 1727, discorrendo sobre a expedição que fez aos rios Tocantins e Araguaia onde teria encontrado evidências de minas, as quais desejava explorar e comprometendo-se a pagar todos os tributos devidos por lei. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 10, D. 886.**

AHU-Pará- Ofício do Governador do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei, D. João V, datado de 28 de agosto de 1731, sobre a descoberta de novas minas de ouro na região do povoamento chamado Terras Novas do Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.**

AHU-Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei, D. João V, datado de 23 de janeiro de 1732, aconselhando a proibição da abertura e estabelecimento das minas localizadas junto ao rio Tocantins e que se evite a exploração delas acrescentando que deveriam ser enviados homens para a registrarem sua exata localização geográfica. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.**

AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Pará, Alexandre de Sousa Freire, para o Conselho Ultramarino, datado de 28 de agosto de 1731, relatando a descoberta de minas de ouro na localidade das Terras Novas do Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.**

AHU- Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei, D. João V, datado de 23 de janeiro de 1732, aconselhando a proibição da abertura e estabelecimento das minas localizadas junto ao rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1221.**

AHU- Pará- Ofício do capitão-mor, Manuel da Costa Madureira, para o Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, datado de 12 de maio de 1732, relatando sobre o povoamento da capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 13, D. 1260.**

AHU- Pará- Carta do capitão Lucas Monteiro Correa para o Conselho Ultramarino, datada de 11 de setembro de 1736, sobre o povoamento das minas de São Félix e Terras Novas do Tocantins na capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.**

AHU- Pará- Carta do Capitão-Mor, Manuel da Costa Madureira, para o Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, José Serra, datada de 10 de maio de 1736, relatando a respeito do avanço do interesse da Capitania de São Paulo sobre as minas de São Félix e Terras Novas do Tocantins na capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.**

AHU- Pará- Carta do mineiro Francisco Correia de Brito, para o rei D. João V, datada de 20 de setembro de 1736, solicitando reaver seus bens e liberdade que haviam sido tomados nas Terras Novas do Tocantins e São Félix na capitania do Pará, por defender que o governo daquelas terras fosse passado para a comarca de Goiás. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.**

AHU- Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei D. João V, datada de 22 de março de 1737, sobre o estado povoamento das minas de São Félix e Terras Novas do Tocantins descobertos nos sertões da capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1832.**

AHU- Pará- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 20 de outubro de 1737, em resposta as instruções dadas sobre a questão da mineração junto ao rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1891.**

AHU- Pará- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 6 de novembro de 1737, sobre a situação recente que ocorreu no ribeirão de São José junto ao Rio Tocantins na capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1912.**

AHU- Pará- Carta do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 25 de outubro de 1737, sobre o bando que lançou com o objetivo de impedir o abandono dos cultivos e coleta dos gêneros do sertão na capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 20, D. 1897.**

AHU- Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei D. João V, datado de 21 de maio de 1738, sobre o ouro em pó e em barra transportado para o reino proveniente da capitania do Pará. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 21, D. 1964.**

AHU-Pará- Compilado de dados demográficos feitos a partir de mapas de população de 1 de janeiro de 1776. **AHU_ACL_CU_013, Cx 74, D.6256**

AHU-Pará-Compilado de dados demográficos feitos a partir de mapas de população de 1 de janeiro de 1777. **AHU_ACL_CU_013, Cx 76, D.6368.**

AHU-Pará-Compilado de dados demográficos feitos a partir de mapas de população de 22 de janeiro de 1785. **AHU_ACL_CU_013, Cx 94, D.7509.**

AHU-Pará- Ofício do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira para o Secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de fevereiro de 1784, relatando suas observações sobre a região em visita. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 92, D. 7396.**

AHU-Pará- Requerimento de Antonio de Sousa de Azevedo, morador no sítio de Rio Tocantins, abaixo do lugar de Baião, para o rei D. José I, datado de 29 de janeiro de 1774, solicitando a confirmação da carta de data e sesmaria das terras devolutas localizadas numa ilha próxima, para o cultivo de canaviais e arrozais. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 72, D. 6096.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, 8º Conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha e Brito, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 12 de abril de 1804, remetendo informações sobre a população, culturas e comércio da Vila de Cameté. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 129, D. 9911.**

AHU-Pará- Requerimento de José Esteves da Ponte, morador no distrito de Cameté, para a rainha D. Maria I, datado de 27 de janeiro de 1791, solicitando a confirmação da carta de data e sesmaria das terras que ocupava junto ao rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 101, D. 8009.**

AHU-Pará- Correspondência do Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V, datada de 12 de outubro de 1739, apresentando as vantagens que o estabelecimento da comunicação comercial a partir da Cidade e capitania do Grão-Pará com as minas de ouro descobertas ao longo do rio Tocantins poderia resultar para o benefício da Coroa. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 22, D. 2101.**

AHU-Pará- Carta dos oficiais da Câmara do Senado da Vila Viçosa de Santa Cruz de Cameté para a rainha D. Maria I, datada de 24 de novembro de 1779, solicitado a extensão de alguns privilégios e a reabertura da navegação através do rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6877.**

AHU-Pará- Parecer do Conselho Ultramarino para o rei D. José I, datado de 7 de agosto de 1752, sobre o estabelecimento de livre comunicação comercial do Grão-Pará com as regiões auríferas de Goiás e Cuiabá através rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 33, D. 3129.**

AHU-Pará - Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de março de 1773, sobre as vantagens econômicas da navegação do rio Tocantins e de outros rios com o apoio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em todo o processo. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 70, D. 5979.**

AHU-Pará - Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de outubro de 1773, sobre as vantagens econômicas da navegação do rio Tocantins em conexão com as minas de São Félix e Natividade. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6056.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de junho de 1780, sobre a necessidade de se estabelecer um registro no rio Tocantins para frear as fugas de escravos e outros desertores. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 86, D. 7003.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 27 de novembro de 1780, sobre os motivos da construção de uma nova fortaleza na margem oeste do rio Tocantins, devido à deserção de escravos, indígenas e soldados para outras capitanias. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 87, D. 7087.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 3 de novembro de 1773, informando o envio de um caixote com uma boa amostra do anil produzido e a necessidade de a companhia estabelecer um preço para o produto. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 71, D. 6062.**

AHU- Pará- Ofício do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, relatando o resultado das suas observações recolhidas na sua viagem pela capitania do Rio Negro, na companhia do

coronel Manuel da Gama Lobo de Almada, e do riscador José Joaquim Freire, desde a vila do Cameté e indo pelos Lugares de Baião, S. Bernardo até à Fortaleza de Alcobaça no rio Tocantins, e remetendo a bordo da charrua “Águia” as produções adquiridas na Ilha Grande de Joanes. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 92, D. 7391.**

AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de janeiro de 1776, remetendo amostras de anil para a Junta da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e informando sobre os esforços para incentivar o cultivo desta planta na capitania. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6260.**

AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de dezembro de 1772, informando sobre as providencias que mandou tomar o administrador da companhia de comércio, Gonçalo Pereira Viana, a respeito das culturas do arroz e anil naquela capitania. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 69, D. 5913.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1779, remetendo o mapa de valores dos gêneros transportados pela sumaca Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas, para os portos do Maranhão e da Bahia. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 82, D. 6723.**

AHU-Pará- Ofício do Superintendente do Sal de Setúbal, D. Francisco Manuel de Andrade Moreira, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 21 de janeiro de 1780, relatando sobre a chegada do navio da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão “Macapá”, e remetendo o manifesto da embarcação. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6916.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 26 de janeiro de 1780, remetendo o mapa de carga dos

gêneros exportados pelo porto de Belém e a relação do rendimento da Dízima das Fazendas Reais pela fragatinha Nossa Senhora da Conceição e São Domingos. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6920.**

AHU-Pará- Ofício dos oficiais do Senado da Câmara da Cidade de Belém, para a Rainha D. Maria I, datado de 22 de dezembro de 1792, sobre as medidas tomadas por D. Francisco Mauricio de Sousa Coutinho em benefício da Capitania, com ênfase na Agricultura, Economia e Cotidiano dos povos. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 102, D. 8109.**

AHU-Pará- Aviso do Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa Coutinho, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de março de 1790, sobre a necessidade de estabelecer comunicação entre as capitanias do Grão-Pará, Mato Grosso e Rio Janeiro suspendendo a proibição de navegação pelos rios amazônicos. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 99, D. 7884.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de junho de 1797, sobre as providências tomadas para permitir uma navegação interior mais segura entre a margem meridional da Ilha de Joanes e a terra firme onde desaguam os rios Moju e Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, D. 8590.**

AHU-Pará- Correspondência do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 20 de maio de 1799, sobre as providências tomadas para permitir o estabelecimento de novos núcleos de ocupação nas margens dos rios e viabilizar uma navegação interior mais segura entre as capitanias. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Governador e Capitão General do Goiás, Tristão da Cunha Meneses, datado de 28 de outubro de 1799, sobre a necessidade de se iniciar o povoamento das margens do rio Araguaia com fazendas de gado para dar

pronto socorro aos comerciantes que por ali passarem. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.**

AHU-Pará- Correspondência do Governador e Capitão General de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 20 de maio de 1799, sobre a concessão de isenção de direitos a dois fazendeiros que se propuseram a instalar suas propriedades nas margens do rio Araguaia. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Governador e Capitão General do Goiás, Tristão da Cunha Meneses, datado de 28 de outubro de 1799, sobre a necessidade de se instalar estabelecimentos no rio Araguaia para permitir a navegação comercial com Belém. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.**

AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas para o Secretário de Estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de novembro de 1775, informando suas considerações a respeito das atividades agrícolas e comerciais praticadas nas povoações do Estado. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6249.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de março de 1773, sobre as vantagens econômicas de segurança e liberdade de navegação e comércio pelo rio Tocantins. **AHU_ACL_CU-013, Cx 70, D. 5979.**

AHU-Pará - Carta dos oficiais do Senado da Câmara da Vila Viçosa de Santa Cruz de Cameté para a rainha, D. Maria I, datada de 24 de novembro de 1779, pedindo alguns privilégios e a abertura do rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx 84, D. 6877.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará, José de Nápoles Tello de Menezes, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 2 de maio de 1780, remetendo-lhe uma memória sobre a navegação

do rio Tocantins, com a introdução nos seus domínios de três vilas que outrora pertenceram ao rio Araguaia por parte da Capitania de Goiás. **AHU_ACL_CU_013, Cx 85, D. 6977.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará, José de Nápoles Tello de Menezes, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de junho de 1780, sobre as queixas apresentadas pelos moradores da vila e distrito de Cameté, relativas aos escravos ausentes e refugiados no rio Tocantins, reclamando o estabelecimento de um registro para sustentar a fuga dos ditos escravos, de cuja necessidade tem nas Capitanias do Pará, Cuiabá e Goiás. **AHU_ACL_CU_013, Cx 86, D.7003.**

AHU-Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará, José de Nápoles Tello de Menezes, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 27 de novembro de 1780, sobre os motivos da construção de uma nova fortaleza na margem oeste do rio Tocantins, devido à deserção de escravos, índios e soldados para outras capitanias, tendo o mesmo acontecido em outras fortalezas da região. **AHU_ACL_CU_013, Cx 86, D.7087.**

AHU-Pará- Aviso do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa Coutinho, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 6 de março de 1790, sobre o contrato de sal na capitania do Pará e a navegação dos rios Tocantins, Xingu e Tapajós, fazendo a ligação com as capitanias do Mato Grosso e Rio de Janeiro. **AHU_CU_013, Cx. 99, D. 7884.**

AHU- Pará- Ofício do Governador e Capitão General do Estado do Pará e Rio Negro, D Francisco Mauricio de Sousa Coutinho, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 12 de junho de 1797, sobre as providencias tomadas na averiguação das possibilidades de navegação pelo rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, D.8590.**

AHU- Pará- Carta do Governador de Goiás, Tristão da Cunha Menezes para o Governador do Pará, D Francisco Mauricio de Sousa Coutinho, datada de 20 de maio de 1799, sobre

as medidas a serem tomadas para viabilizar a navegação entre as capitanias pelo rio Tocantins. **AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D.8955.**

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ

APEP- CDG nº 526, documento nº 179- Relação dos Negociantes que não possuíam licença para comerciar na vila de Cametá, enviada pelo Juiz do Julgado, Manoel Guedes de Mello, para o Governador e Capitão General do Grão Pará e Rio Negro, D. Francisco de Souza Coutinho, datado de 31 de dezembro de 1796. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO0526.**

APEP- CDG nº 95, documento nº 34- CARTA de Marçal José Pastana para o Governador, datada de 25 de maio de 1759, relatando a situação de ruína da povoação de Beja por falta de braços **BRPAAPEP. SC. CDG. CO0095.**

APEP- CDG nº 389, documento nº 287- CARTA de Manoel Carlos de Sá para o Governador, datada de 12 de janeiro de 1783, relatando a situação do lugar de Azevedo por falta de braços **BRPAAPEP. SC. CDG. CO0389.**

APEP- CDG nº 408, documento nº 111- CARTA do Diretor de Baião. João Luís Pelleja, para o Governador e Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 9 de dezembro de 1784, relatando a situação de consternação em que se encontrava a povoação de Baião e os poucos resultados das diligências feitas para capturar os foragidos que se achavam na região **BRPAAPEP. SC. CDG. CO0408.**

APEP- Códice 8- Cartas Régias e Alvarás- Carta Régia, datada de 25 de fevereiro de 1722, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João da Maia da Gama, ordenando que concedesse baixa do serviço do soldado Francisco Dias de Moraes para que ele pudesse seguir na expedição e auxiliar o padre Manuel da Motta no descimento de indígenas dos sertões do Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CRA.CO0008.**

APEP- Códice 4- Cartas Régias e Provisões- Carta Régia, datada de 26 de maio de 1727, para o Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João da Maia da Gama, ordenando que concedesse a Francisco de Potfliz o material solicitado para que fosse feita

a descoberta de minas de ouro nas margens do rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CRP.CO0004.**

APEP- Códice 11- Alvarás- Memorial de Francisco de Potflich, sem data, para o rei, D. João V, solicitado que lhe fosse concedido os recursos necessários para que realizasse sua expedição ao rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.AL.CO00011.**

APEP-CDG, Códice nº 305, documento nº 10. Correspondência do Diretor do Lugar de Baião, Vicente Ferreira da Silva Leal, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 8 de janeiro de 1776, informando sobre a migração do grupo de mineiros, que haviam descido o rio Tocantins, para a vila de Cameté. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0305.**

APEP-CDG, Códice nº 127, documento nº 16. Carta do Diretor do Lugar de Baião, Manoel Carlos de Sá, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 8 de julho de 1780, relatando sobre a situação de desalento em que se encontrava a povoação de Baião. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0127.**

APEP-CDG, Códice nº 408, documento nº 111. Missiva do Diretor do Lugar de Baião, João Luis Pelleja, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 9 de dezembro de 1784, informando sobre a situação em que se encontrava a localidade de Baião. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408.**

APEP-CGD, Códice nº 466, documento nº 163. Correspondência do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, D. Francisco de Sousa Coutinho, para o Diretor do Lugar de Baião, datada de 14 de janeiro de 1794, determinando medidas visando o aumento da produtividade naquele local. **BRPAAPEP.SC.CGD.CO0466.**

APEP-CDG, Códice nº 408, documento nº 78. Correspondência do vigário do Lugar de Azevedo, Manoel Teixeira, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 1 de agosto de 1784, relatando a situação da povoação e pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408.**

APEP-CDG, Códice nº 389, documento nº 44. Correspondência do Diretor do Lugar de Azevedo, Manoel Carlos de Sá, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 12 de janeiro de 1783, expondo a situação em que se encontrava a localidade. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0389.**

APEP-CDG, Códice nº 353, documento s/n. Carta do Diretor do Lugar de Azevedo, Francisco da Fonseca Pereira, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 1780, expondo a situação em que se encontrava a localidade e solicitando a transferência para a Ilha de Joanes. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0353.**

APEP-CDG, Códice nº 408, documento nº 72. Carta do morador do Lugar de Azevedo, Mauricio José de Sousa, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 15 de julho de 1784, relatando a falta de trabalhadores para a colheita de arroz e pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408.**

APEP-CDG, Códice nº 550, documento nº 35. Carta do morador, João da Motta de Siqueira, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 15 de julho de 1784, relatando a falta de trabalhadores pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0550.**

APEP-CDG, Códice nº 550, documento nº 15. Carta do morador, Feliciano José de Weindoltz, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, sem data, relatando a falta de trabalhadores pedindo providencias. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0550.**

APEP-CDG, Códice nº 353, documento nº 44. Carta do Diretor do Lugar de Azevedo para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Menezes, datada de 8 de agosto de 1780, relatando a fuga de um indígena que havia sido recrutado para o serviço em um destacamento militar. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0353.**

APEP-CDG, Códice nº 408, documento nº 103. Carta do Capitão-mor da Vila de Cameté, João de Moraes Bitancourt, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 13 de novembro de 1784, relatando a fuga de alguns rapazes recrutados para o serviço no destacamento da Cidade. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0408.**

APEP-CDG, Códice nº 72, documento nº 2. Ofício do Tabelião da Vila de Cameté, José de Araujo Tavares, para o Governador e Capitão General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 9 de julho de 1752, relatando o refúgio de foragidos em situação a montante nas margens do rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0072.**

APEP-CDG, Códice nº 127, documento nº 129. Carta do Capitão-mor da Vila de Cameté, João de Moraes Bitancourt, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 10 de março de 1777, relatando a prisão de um grupo de soldados desertores. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0127.**

APEP-CDG, Códice nº 343, documento nº 319. Carta do Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para os oficiais da Câmara da vila de Cameté, datada de 9 de agosto de 1779, esclarecendo da importância do estabelecimento de uma livre navegação comercial com Goiás através do rio Tocantins. **BRPAAPEP.SC.CDG.CO0343.**

APEP-CDG-Códice 353- Documento nº 39- Correspondência de Manuel da Gama Lobo d'Almada para o ex-Governador, João Pereira Caldas, datada de 31 de julho de 1786, encaminhando a relação da exportação de anil produzido no distrito superior do Rio Negro. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO353.**

APEP-CDG-Códice 345, nº 2- Carta do diretor de Serzedelo, José Pereira, Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas datada de 25 de março de 1778, encaminhando a Relação de produção de arroz do Lugar de Serzedelo e do lugar de Piriá. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO345.**

APEP-CDG-Código 347- Documento nº 9- Correspondência de Manuel da Gama Lobo d'Almada para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 2 de junho de 1779, encaminhando a relação da exportação de arroz pertencentes as vilas de Macapá, Vistosa e Mazagão para a Cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO347.**

APEP-CDG-Código 347- Documento nº 16- Correspondência de Manuel da Gama Lobo d'Almada para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, datada de 8 de junho de 1779, informando que Antônio José Vaz estava conduzindo seus carregamentos de arroz, algodão e demais cargas em canoas particulares para a Cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO347.**

APEP-CDG-Código 353, s/n- Carta do diretor do Lugar de Azevedo para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 12 de agosto de 1780, encaminhando a Relação dos gêneros que estavam sendo transportados pela canoa dos fretes para a cidade do Pará com a identificação dos seus destinatários. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO353.**

APEP-CDG-Código 389, Documento nº 33- Carta do diretor interino do Lugar de Azevedo, vigário Manuel Teixeira para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 16 de abril de 1782, justificando o atraso na partida da canoa dos fretes para a cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO389.**

APEP-CDG-Código 389, Documento nº 45- Carta do diretor do Lugar de Azevedo, Manuel Carlos dos Santos, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 12 de janeiro de 1783, remetendo a relação de gêneros e de passageiros que estavam indo pela canoa do comércio para a cidade do Pará. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO389.**

APEP-CDG-Código 408- Documento nº 11- Correspondência de Maximiano de Oliveira Pantoja para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 3 de fevereiro de 1784, informando sobre a remessa de

alguns alqueires de farinha e arroz para a Tesouraria Geral pela canoa de transporte que partia da povoação de São Bento do Rio Capim. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

APEP-CDG-Código 408- Documento nº 42- Correspondência de Maurício José Sousa, diretor do lugar de Azevedo, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 1 de abril de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de arroz pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

APEP-CDG-Código 408- Documento nº 47- Correspondência de Manuel Ferreira Barreto, do lugar de Oeyras, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 18 de abril de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de algodão pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

APEP-CDG-Código 408- Documento nº 63- Correspondência de Manuel Ferreira Barreto, do lugar de Oeyras, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 8 de junho de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de arroz pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

APEP-CDG-Código 408- Documento nº 53- Correspondência de José Antônio da Costa Corte Real, do lugar de Melgaço, para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 18 de maio de 1784, informando sobre a remessa do carregamento de arroz pela canoa de transporte que partia daquela povoação. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

APEP-CDG- Código nº 349, Documento nº 23- Carta do comandante do Forte de Nossa Senhora de Nazaré de Alcobaça, Diogo Luis Rebelo de Barros e Vasconcelos, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José de Nápoles Tello de Meneses, datada de 20 de janeiro de 1781, relatando sobre a falta de mantimento para a subsistência do destacamento. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO349.**

APEP-CDG-Código 349- Documento nº 121- Correspondência de Marcelino José Cardoso para o Governador Capitão General de Mato Grosso e Plenipotenciário e Comandante Geral da Expedição das Demarcações, João Pereira Caldas, datada de 13 de dezembro de 1782, informando sobre a remessa de 60 alqueires de farinha para a Provedoria da Capitania pela canoa de transporte que partia da Fortaleza de São Gabriel da Cachoeira. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO349.**

APEP-CDG-Código 349- Documento nº 32- Correspondência de Pedro Maciel Parente para o Governador Capitão General de Mato Grosso e Plenipotenciário e Comandante Geral da Expedição das Demarcações, João Pereira Caldas, datada de 2 de janeiro de 1782, informando sobre a remessa de alguns alqueires de milho e feijão para os Armazéns da Capitania pela canoa de transporte que partia da Fortaleza de São Joaquim do Rio Branco. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO349.**

APEP-CDG-Código 408- Documento nº 65- Correspondência dos oficiais da câmara de Ourém para o Governador Capitão General do Grão-Pará e Rio Negro, Martinho de Souza e Albuquerque, datada de 8 de junho de 1784, informando sobre a lastimosa situação da vila e a ação criminosa dos regatões. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO408.**

APEP-CDG-Código 429- Documento nº 13- Correspondência do Porta Bandeira do forte de Nossa senhora de Nazaré de Alcobaça, Francisco José Brandão de Castro, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 1 de setembro de 1790, encaminhando o registro da passagem de embarcação pelo Rio Tocantins vinda do arraial do Pontal. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO429.**

APEP-CDG-Código 429- Documento nº 17- Correspondência do Porta Bandeira do forte de Nossa senhora de Nazaré de Alcobaça, Francisco José Brandão de Castro, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 20 de outubro de 1790, encaminhando o registro da passagem de embarcação pelo Rio Tocantins vinda do arraial da Natividade. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO429.**

APEP-CDG-Código 526- Documento nº 91- Correspondência do Ajudante do Regimento da Vila de Cameté, João da Silva Tavares, para o Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, datada de 2 de agosto de 1797, encaminhando suas observações do trecho encachoeirado do rio Tocantins acima da localidade de Alcobaça, sugerindo o estabelecimento de um novo registro de canoas em um ponto superior do rio mais favorável a fiscalização. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO526.**

APEP-CDG-Código 14- Documento nº 155- Instruções dadas ao Capitão Thomas de Sousa Vila Real pelo Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, sem data, orientando as diretrizes a serem seguidas por todos daquele empreendimento. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO014.**

APEP-CDG-Código 297- Documento nº 39- Concessão de licença dada ao comerciante Joaquim Ignácio das Mercês, datada de 5 de março de 1808, para ir à capitania de Goiás adquirir gêneros a serem comercializados. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO297.**

APEP-CDG-Código 297- Documento nº 92- Concessão de licença dada ao Alferes de Milícias, Manoel Joaquim Torres, datada de 19 de abril de 1809, para regressar à capitania de Goiás. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO297.**

APEP-CDG nº 526, documento nº 91- Carta de João da Silva Tavares para o Governador e Capitão do Grão Pará e Rio Negro, Dom Francisco de Souza Coutinho, datada de 2 de agosto de 1797, sugerindo a mudança do Registro de Canoas para um ponto do rio mais favorável a fiscalização. **BRPAAPEP. SC. CDG. CO526.**

BIBLIOTECA PÚBLICA DE ÉVORA

BPE- Código CXV- Breve relação de uma entrada, datada de 20 de maio de 1727, feita pelo padre Manuel da Motta ao rio Tocantins e Itacaiúnas.

Referências

ALDEN, Dauril. **O Significado da produção de cacau na região amazonica**. Belém: NAEA. 1974.

ALENCASTRE, J. M. **Annaes da Província de Gouaz**. Revista do Instituto Histórico, Geographico e Etnographico do Brasil, Rio de Janeiro, tomo XXVII, pp. 229-349. 1864

_____. **Annaes da Provincia de Goyaz**. Revista do Instituto Histórico Geographico e Etnographico do Brasil, Rio de Janeiro, tomo XXVIII, pp. 5-186. 1865

ALMEIDA, Alivinio de. **Hidrovia Tocantins-Araguaia: importância e impactoss econômicos, sociais e ambientais segundo a percepção dos agentes economicos locais**. Tese de Doutorado- Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz. Piracicaba, 2004.

AMARAL LAPA, J. R. **O interior da estrutura**. In: SZMRECSÁNYI. História econômica do período colonial. São Paulo: Hucitec. pp. 163- 171. 1996.

ANGELO-MENEZES, M. d. **O sistema agrário do Vale do Tocantins colonial: agricultura para consumo e para exportação**. *Projeto História*, São Paulo, vol 18, pp. 237- 259, maio de 1999.

_____. **Aspectos conceituais do sistema agrário do Vale do Tocantins Colonial**. Cadernos de Ciência & Tecnologia, Brasília, vol. 17, pp. 91-122, jan/abr de 2000.

ARRUDA, José. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática. 1980.

BAENA, A. L. (1848). **Sobre a comunicação mercantil entre a dita Província e a de Goyaz**. Revista do Instituto Histórico, Geographico e Etnographico do Brasil, Rio de Janeiro, tomo X, pp. 80- 107.1848.

BAENA, Antonio. **Compêndio das Eras da Província do Pará**. Belém: Edufpa. 1969.

BARATA, F. J. **Memoria em que se mostram algumas providencias tendentes ao melhoramento da agricultura e commercio**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de janeiro, tomo XI, pp. 336- 365. 1891.

BERTRAN, Paulo. **História da Terra e do homem no Planalto Central**. Brasília: Editora UnB. 1995.

BETTENDORFF, João. **Crônica da missão dos padres da Compañia de Jesus no estado do Maranhão**. Brasília: Senado Federal/Conselho Editorial. 2010.

BEZERRA NETO, José. **Fugindo, sempre fugindo: escravidão, fugas escravas e fugitivos na Amazônia Brasileira (1840- 1888)**. Teresina: Cancioneiro. 2023.

BRAUM, J. V. (1873). **Descrição Chorográfica do Estado do Gram-Pará**. Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil, Rio de Janeiro, tomo XXXVI, pp. 269-322. 1873.

BRITO, Adilson. **A 'IGNORANTE INTELIGÊNCIA': horizontes de expectativas dos soldados-cidadãos sobre a formação do Império Brasileiro no Grão-Pará**. In:

- CARDOSO, BASTOS, & NOGUEIRA. **História Militar da Amazônia: guerra e sociedade (séculos XVII- XIX)**, Curitiba: CRV, pp. 129-154. 2015.
- CABRAL, Ligia. **O rio Tocantins no olhar dos viajantes: paisagem, território, energia elétrica**. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil. 2013.
- CÂMARA, Emmanoel. **Veredas de Goyaz: viajantes e paisagens**. Brasília: Hinterlândia Editorial. 2011.
- CARDOSO, Alana. **Apontamentos para História da Família e Demografia Histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)**. Dissertação de Mestrado- Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.
- CARDOSO, Alírio & CHAMBOULEYRON, Rafael. **Fronteiras da Cristandade: relatos jesuíticos no Maranhão e Grão-Pará (século XVII)**. In: DEL PRIORI & GOMES. Os senhores dos rios. Rio de Janeiro: Elsevier. pp. 33-60. 2003.
- CARDOSO, J. L. & CUNHA, A. M. **Discurso econômico e política colonial no Império Luso-Brasileiro**. Revista Tempo. Rio de Janeiro: EDUFF, pp. 65- 88. 2011.
- CARRARA, Angelo. **Minas e currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais 1674-1807**. Juiz de Fora: Ed. UFJF. 2007.
- CASTRO, Hebe. **Ao sul da História**. Rio de Janeiro: Editora FGV, Faperj. 2009.
- CAVALCANTE, M. d. **Um rio que passou**. Revista Mosaico, Rio de Janeiro. pp. 157-162. 2008.
- CERQUEIRA, Francisco. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província de Goyaz na Sessão Ordinária de 1858**. In: Memórias goianas. vol 7. Goiânia: UCG. 1997.
- CHAIM, Marivone. **Aldeamentos Indígenas: Goiás 1749-1811**. São Paulo: Nobel/INL/Fundação Nacional Pró-Memória. 1983.
- CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: DIFEL. 2002.
- COSTA, Antonio. **Dos roteiros de todos os sinais da costa até a carta geral: um projeto de cartografia e os mapas da América portuguesa e do Brasil Império**. In: COSTA. Roteiro Prático de Cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império. Belo Horizonte: Editora UFMG, pp. 83- 224. 2007.
- COSTA, Francisco. **Formação Rural da Amazônia: os desafios do desenvolvimento capitalista (1720- 1970)**. Belém: NAEA. 2012.
- COSTA, Paulo. **"Não convém aos franceses que seja o rio Oiapoque a raia para os dois domínios": políticas e disputas na região fronteiriça das Guianas Francesa e Portuguesa nas décadas finais do século XVIII**. Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas, Manaus, volume 14, pp. 1- 25. 2022.
- COUTO DE MAGALHÃES, José. **Viagem ao Araguaia**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1957.

- _____. **Relatório dos negócios da Província do Pará.** Belém: typ. de Frederico Rhossard. 1864.
- CUNHA MATOS, Raimundo. **Chorographia Histórica da Província de Goyaz.** Rio de Janeiro: B,L. Garnier. 1874.
- DANIEL, João. **Tesouro Descoberto no Rio Amazonas.** Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional. 1976.
- DEL PRIORE, Mary & VENÂNCIO, Renato. **Uma história da vida rural no Brasil.** Rio de Janeiro: Ediouro. 2006.
- DIAS, Manuel. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755- 1778).** Belém: Universidade Federal do Pará. 1970.
- DOLES, Dalísia. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX.** Goiânia: Editora Oriente. 1973.
- ESTEVAM, Luís **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás.** Tese de doutorado- UNICAMP. Campinas. 1997.
- FEITOSA, Cid. **Do antigo norte de Goiás ao estado do Tocantins: elementos de uma economia em formação.** Tese de doutorado- UNICAMP. Campinas. 2011.
- FERRÃO, Cristina & SOARES, José. **Viagem ao Brasil de Alexandre Rodrigues Ferreira.** Rio de Janeiro: Kapa Editorial. 2007.
- FERREIRA, André. **Injustos cativeiros: os índios no Tribunal da Junta das Missões do Maranhão.** Belo Horizonte: Caravana. 2021.
- FERREIRA, Elias. **Oficiais canoeiros, remeiros e pilotos Jacumaúbas: mão de obra indígena na Amazônia colonial Portuguesa (1733-1777).** Dissertação de Mestrado- Universidade Federal do Pará, Belém. 2016
- FLEURY, Antonio. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa de Goiás.** Goiás: Tipografia Provincial. 1848.
- FLORES, Kátia. **Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil.** Dissertação de Mestrado- Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte. 2006.
- FONSECA, Claudia. **Arraiais e vilas d'el rei: espaço e poder nas Minas setecentistas.** Belo Horizonte : Editora UFMG. 2011.
- FRAGOSO, Hugo. **A era missionária (1686- 1759).** In: HOORBAERT. História da Igreja na Amazônia. Petrópolis: Vozes.pp. 139- 209. 1992.
- FUNES, Euripedes. **Goiás 1800-1850: um período de transição da mineração à agropecuária.** Goiânia: UFG. 1986.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional. 2004.

FURTADO, J. F. **Metamorfoses da colonização: o rio Tocantins e a expansão para o oeste em mapas e relatos (século XVIII)**. Revista Tempo. Rio de Janeiro: EDUFF, pp. 367-399. 2016.

GOMES, Flávio. **Mocambos e Quilombos: uma história do campesinato negro no Brasil**. São Paulo: Claro Enigma. 2015.

HERIARTE, Mauricio. **Descrição do Estado do Maranhão, Pará, Corupá e do Rio das Amazzonas**. Vienna D'Austria: Imprensa do filho de Carlos Gerold. 1874.

HERZOG, Tamar. **Fronteiras da posse: Espanha e Portugal na Europa e nas Américas**. Belo Horizonte: Arraes Editores. 2019.

JARDIM, José. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa de Goyaz na Sessão Ordinária de 1841**. Memórias Goianas vol 3. Goiânia: UCG. 1986.

JESUS, Nauk. **A decadência mineira e as perspectivas historiográficas recentes sobre as capitanias de Mato Grosso e de Goiás**. In: PAIVA *et al.* Reescrevendo Histórias do Brasil. Belo Horizonte: Caravana. pp. 618- 629. 2023.

LEITE, Serafim. **Páginas de História do Brasil**. Rio de Janeiro: Companhia Nacional. 1937.

_____. **Historia da Companhia de Jesus no Brasil: fundações e entradas- séculos XVII- XVIII**. Belo Horizonte: Itatiaia. 2006.

LIMA, A. J. **O sonho dourado destruído: a proibição das minas auríferas no Estado do Maranhão e Grão-Pará no Século XVIII**. Revista de Estudos Amazônicos, Belém: Editora Açaí. pp.47- 64. 2008.

LOPES, Siméia. **As Relações Comerciais do Pará no início do século XIX**. São Paulo: USP. 2012.

_____. **As Rotas de Comércio do Grão-Pará: negociantes e relações mercantis (1790- 1830)**. Tese de doutorado- UFRJ. Rio de Janeiro. 2013.

_____. **A praça comercial de Belém: negociantes e circuitos mercantis (1790 a 1808)**. In: CHAMBOULEYRON. Novos olhares sobre a Amazônia Colonial (pp. 389-406). Belém: `Paka-Tatu. pp. 389- 406. 2016.

MARIN, R. E. **Camponeses, donos de engenhos e escravos na região do Acará nos séculos XVIII e XIX**. Paper do NAEA, Belém, nº153, outubro de 2000.

_____. **Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial**. Novos Cadernos do NAEA, Belém, pp. 73- 114. junho de 2005.

MEDRADO, Joana. **Ouro é a terra, pepita é o fruto: modernização rural nos estudos luso-brasileiros no final dos Setecentos**. In: MOTTA. Em terras lusas: conflitos e fronteiras no império português. Vinhedo: Editora Horizonte. pp. 137-171. 2013.

MEIRELES FILHO, João & MIRANDA, Evaristo. **Rios do Brasil: história & cultura**. São Paulo: Metalivros. 2016.

MORAES, Maria Augusta Sant'Anna & PALACIN, Luiz. **História de Goiás**. Goiânia: Ed. da UCG. 1989.

MOTTA, Márcia. **Direito à terra no Brasil: a gestação do conflito, 1795-1824**. São Paulo: Alameda. 2009.

MOTTA, Márcia & SERRÃO, José Vicente & MACHADO, Marina. **Em Terras Lusas: conflitos e fronteiras no Império Português**. Vinhedo: Ed. Horizonte. 2013.

NORONHA, José. **Roteiro da viagem da cidade do Pará até as últimas colônias do sertão da província (1768)**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2006.

NOVAIS, Fernando. **Estrutura e dinâmica do Antigo Sistema Colonial**. São Paulo: Hucitec. 2018

NUNES, Francivaldo. **Terras de Colonização; agricultura e vida rural ao norte do império brasileiro**. São Paulo: Scortecci. 2016.

OLIVEIRA, Américo. **O Vale Tocantins-Araguaia: possibilidades econômicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1941

OLIVEIRA, Maria. **Rio Tocantins: eco de diferentes vozes**. Anais Anpuh 2009. Disponível em <http://anais.anpuh.org/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S25.0238.pdf>

OLIVEIRA, N. M. **Transição do Norte de Goiás ao Território do Estado do Tocantins**. Revista Tocantinense de Geografia, Palmas, pp. 53-82. 2018.

OLIVEIRA, Rosy. **O movimento separatista do Tocantins e a CONORTE (1981-1988)**. Dissertação de Mestrado- UNICAMP. Campinas 1998.

PÁDUA, José. **Um Sopro de Destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor. 2004

PALACÍN, Luiz. **Goiás 1722-1822**. Goiânia : Oriente. 1976.

_____. **Coronelismo no extremo norte de Goiás: o padre João e as três revoluções de Boa Vista**. São Paulo: Edições Loyola. 1990.

PATACA, Ermelinda. **Arte, Ciência e Técnica na iconografia da "Viagem Philosophica" de Alexandre Rodrigues Ferreira: a confecção de imagens histórico-geográficas na Capitania do Grão-Pará, entre setembro de 1783 e outubro de 1784**. Dissertação de Mestrado- Unicamp. Campinas. 2001.

_____. **Observações e experiências de Alexandre Rodrigues Ferreira sobre a agricultura no Pará (1784)**. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, São Paulo, pp. 42-62, abril de 2022.

POHL, Johann. **Viagem no Interior do Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro. 1951.

POMBO, Nívia. **Dom Rodrigo de Sousa Coutinho: Pensamento e ação político-administrativa no Império Português (1778- 1812)**. São Paulo: Hucitec. 2015.

PRATT, Mary. **Os Olhos do Império: relatos de viagem e transculturação**. São Paulo: EDUSC. 1999.

QUEIROZ, João. **Visitas Pastorais memórias: 1761, 1762 e 1763**. Rio de Janeiro: Editora Melso Soc. Anonima. 1961.

RICCI, Magda. **O Fim do Grão-Pará e o Nascimento do Brasil: moovimentos sociais, levantes e deserções no alvorecer do novo Império (1808-1840)**. In: DEL PRIORE & GOMES. *Os Senhores dos Rios*. Rio de Janeiro: Elsevier.pp. 165- 193. 2003.

ROCHA JUNIOR, Deusdedit. **Pello rio dos Tocantins à bayxo athe Bellem do Gram Pará: territorialidade e saber sobre espaço nos setecentos**. Tese de doutorado- UnB. Brasília. 2015.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem às nascentes do rio de São Francisco e pela Provincia de Goyaz**. São Paulo: Companhia Nacional do Livro. 1937.

SALLES, Gilka. **Economia e escravidão na Capitania de Goiás**. Goiânia: CEGRAF/UFG. 1992.

SANTOS, Corsino. **Três ensaios de história colonial**. Brasília: Senado Federal. 2007.

SANTOS, F. V. **Nobres governadores do Pará e do Maranhão (1779- 1822):estatuto social e carreiras**. Anais do XXXI Simpósio Nacional de História. Rio de Janeiro: Anpuh. pp. 1- 11. 2021.

SANTOS, Márcio. **Rios e Fronteiras: Conquista e Ocupação do Sertão Baiano**. São Paulo: Edusp. 2017.

SANTOS, N. P. **Unidade política e dependência econômica: D. Rodrigo e as concepções geopolíticas para a América Portuguesa (1796- 1803)**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História. São Paulo: Anpuh. pp. 1- 13. 2011.

SANTOS, Ronaldo. **Mercantilização, decadência e dominância**. In: SZMRECSÁNYI, *História econômica do período colonial*. São Paulo: Hucitec. pp. 67-75, 1996.

SILVA E SOUZA, Luís. **Memória sobre o descobrimento, governo, população e cousas mais notáveis da Capitania de Goyaz**. *Revista do Instituto Histórico, Geographico e Ethnographico do Brasil*, Rio de Janeiro, tomo IX, pp. 429- 510. 1845.

SILVA, Colemar. **História de Goiás**. Goiânia : IGL: AGEPEL. 2002.

SILVA, Marley. **Nas Correntes do Atlântico Norte e Sul: Tráfico de escravizados para Belém do Grão-Pará (1777- 1841)**. Tese de Doutorado- Universidade Federal do Pará, Belém. 2020.

SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil: 1500-1820**. Brasília: Senado Federal. 2005.

SOUZA JUNIOR, José. **Tramas do cotidiano: religião, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos**. Belém: Ed.Ufpa. 2012.

SOUZA, Luís. **O descobrimento da capitania de Goyaz**. Goiânia: UFG. 1967

TAUNAY, Affonso. **Goyaz**. São Paulo: Melhoramentos .1931

VIEIRA, Antonio. **Cartas**. Lisboa : Imprensa Nacional. 1970

VILLA REAL, Thomas. **Viagem pelos rios Tocantins, Araguaya e Vermelho**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, tomo XI, pp. 401-444. 1891.