



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA

ELIAS ABNER COELHO FERREIRA

**OFICIAIS CANOEIROS, REMEIROS E PILOTOS JACUMAÚBAS: MÃO DE OBRA
INDÍGENA NA AMAZÔNIA COLONIAL PORTUGUESA (1733-1777)**

Belém, PA

2016.

ELIAS ABNER COELHO FERREIRA

**OFICIAIS CANOEIROS, REMEIROS E PILOTOS JACUMAÚBAS: MÃO DE OBRA
INDÍGENA NA AMAZÔNIA COLONIAL PORTUGUESA (1733-1777)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para obtenção do título de mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. José Alves de Souza Junior
(PPHIST/UFPA)

Belém, PA
2016

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

Biblioteca de Pós-Graduação do IFCH/UFPA

Ferreira, Elias Abner Coelho

Oficiais canoieiros, remeiros e pilotos Jacumaúbas: mão de obra indígena na Amazônia colonial Portuguesa (1733-1777) / Elias Abner Coelho Ferreira. - 2016.

Orientador: José Alves de Souza Junior

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da
Amazônia, Belém, 2016.

1. Barqueiros - Amazônia (1733-1777). 2. Barcos - Construção - Amazônia. 3.
Mão-de-obra - Amazônia (1733-1777). 4. Índios - Amazônia. 5. Amazônia - História -
1733-1777. I.

Título.

CDD 22. ed. 331.11098115

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA AMAZÔNIA**

ELIAS ABNER COELHO FERREIRA

**OFICIAIS CANOEIROS, REMEIROS E PILOTOS JACUMAÚBAS: MÃO DE OBRA
INDÍGENA NA AMAZÔNIA COLONIAL PORTUGUESA (1733-1777)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para obtenção do título de mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. José Alves de Souza Junior
(PPHIST/UFPA)

Data de aprovação: 28 de junho de 2016

Banca Examinadora:

Professor Doutor José Alves de Souza Junior
(Orientador – Programa de Pós-Graduação em História / UFPA)

Professor Doutor Karl Heinz Arenz
(Examinador – Programa de Pós-Graduação em História / UFPA)

Professora Doutora Anna Maria Alves Linhares
(Examinadora externa – SEDUC/PA)

À minha mãe, Maria Regina, meu sol e estrelas.
Aos Índios da Amazônia e do Brasil.

Agradecimentos

Iniciar e concluir uma pós-graduação (Mestrado ou Doutorado) não é tarefa fácil, principalmente levando em conta a atual conjuntura político-econômica em que vivemos, que se reflete em falta de financiamentos, incentivos, bolsas de estudos, etc. A tão sonhada oportunidade de ingresso logo se torna num desafio para a conclusão. Por isso mesmo, ter iniciado e concluído mais esta etapa, rompendo os paradigmas de um sistema tão excludente é, para mim, uma vitória imensa, mesmo que não seja necessariamente motivo de orgulho. Pesquisar e escrever esta dissertação em pouco mais de dois anos foi outro grande desafio – o maior, sem dúvida –, o qual na maior parte do tempo foi feito isoladamente, tendo por companhia apenas o notebook, livros, documentos históricos e xícaras de café. Apesar disso, tive, direta ou indiretamente, a participação de muitas pessoas. Agradeceria a cada uma delas em particular, se pudesse; como não posso, deixo aqui meus sinceros agradecimentos.

A Deus, em primeiro lugar. Sem a ajuda divina é muito provável que eu tivesse desistido logo nos percursos iniciais da vida acadêmica, nos idos de 2008, quando tive que trabalhar em Castanhal durante o dia e estudar em Belém à noite. Obrigado, meu Pai.

Aos meus familiares, por terem acreditado em mim, sempre apoiando e dando forças das mais diversas formas possíveis. Aos meus tios, tias, primos, irmãos. À minha mãe Maria Regina, em especial, agradeço o incentivo, a *fé* depositada em nós de que, contrariando expectativas e destinos, venceríamos na vida. Mãe, à você dedico tudo isso. Obrigado, Rainha.

Aos amigos do tempo da Graduação, os “Sujos de História 2008”, que compreenderam minha ausência nos nossos encontros etílicos para falar besteira e rir lembrando as “presepadas” do Bloco B. Aos amigos que fiz durante o Mestrado, amizades que nasceram assim, despreziosas, tímidas, mas que foram crescendo e se fortalecendo, regando os dias de choros, sim, mas de alegrias contagiantes, principalmente: obrigado por fazerem com que as coisas não parecessem tão difíceis como (realmente) eram.

Aos amigos, conhecidos, colegas de trabalho que sempre acreditaram nessa loucura e me incentivaram a continuar. A todos vocês: obrigado.

Aos membros do GP Híndia – Grupo de Pesquisa de História Indígena e do Indigenismo na Amazônia, com quem tenho dialogado nos últimos quatro anos e aprendido cada vez mais a repensar o protagonismo indígena em nossa história, fundamental para alicerçar muitas das discussões levantadas aqui. Obrigado, Hindianistas.

Aos funcionários do Laboratório de História – LABHIS, à Lilian e à Cíntia, sempre solícitas. Aos professores da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, da UFPA, em particular ao professor Décio Guzmán que tem acompanhado desde a Graduação os percalços desta pesquisa, sempre ajudando com textos, sugestões, orientações. A todos, em geral, e a cada um em particular: obrigado.

E por fim, e especialmente, agradeço ao meu orientador, o professor Dr. José Alves de Sousa Junior, que aceitou o desafio de orientar este trabalho. Meu *muítíssimo* obrigado.

Obrigado, de coração.

Resumo

Na Amazônia colonial praticamente tudo girava em torno dos rios. Os rios eram os caminhos, as vias fluviais por excelência; eram eles que interligavam o sistema de vilas e lugares portugueses; eram o meio de circulação no qual as relações entre os indígenas se davam antes da colonização, e vão ser o meio onde relações entre indígenas e europeus se darão durante e após a colonização. Nesse sentido, e partindo das discussões da *Nova História Indígena*, esta Dissertação procura perceber como índios (oficiais canoeiros, remeiros e pilotos) estavam inseridos dentro do universo dos rios na Amazônia do século XVIII, como mão de obra para a construção de embarcações e para remar e pilotar as ditas embarcações. Dimensionar a atuação dos indígenas dentro dos três assuntos distintos retratados aqui – rios, embarcações e remeiros e pilotos –, mas que mantêm vínculo umbilical entre si, foi essencial para mostrar que na Amazônia colonial portuguesa a mão de obra indígena foi mais que um mero recurso, ou uma simples porta de escape. Foi fundamental.

Palavras-chave: Amazônia colonial; embarcações; mão de obra indígena; século XVIII.

Abstract

In colonial Amazon practically everything revolved around the rivers. The rivers were the roads, waterways par excellence; that they were interconnected system of villages and Portuguese places; They were the circulating medium in which the relations between the indigenous people gave before colonization, and will be the environment where relations between Indians and Europeans will during and after colonization. In this sense, and starting of the *Nova História Indígena* discussions, this Master seeks to understand how Indians (boatmen officers, rowers and pilots) were inserted into the universe of rivers in the eighteenth century the Amazon, as labor for the construction of vessels and paddle and steer said vessels. Scale the performance of indigenous within three portrayed separate issues here – rivers, boats and rowers and pilots – but keeping umbilical bond between them was essential to show that the Portuguese colonial Amazon the indigenous labor was more than a mere resource or a single exhaust port. It was key.

Keywords: colonial Amazon; vessels; Indian labor; XVIII century.

Lista de figuras

- Figura nº 1:* “Canot indien”, Victor Adam [1835] p. 60.
- Figura nº 2:* “A construção da ubá”. J. Creveaux. [1883] p. 65.
- Figura nº 3:* “Viração de tartarugas”, Alexandre Rodrigues Ferreira [1783-1793] p. 82.
- Figura nº 4:* “The manner of making their boats”, Theodor de Bry [1592] p. 88.
- Figura nº 5:* “Tipo de embarcação”, William Smyth e Frederick Lowe [1836] p. 109.
- Figura nº 6:* “Prospecto da cidade de Cameté”, Alexandre Rodrigues Ferreira [1783-1793] . p. 138.

Lista de abreviaturas e siglas

<i>ABN</i>	Anais da Biblioteca Nacional
<i>AHU</i>	Arquivo Histórico Ultramarino
<i>APEP</i>	Arquivo Público do Estado do Pará
<i>AAPEP</i>	Anais do Arquivo Público do Estado do Pará
<i>MCM-AEP</i>	Marcos Carneiro de Mendonça – Amazônia na Era Pombalina. Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2005.
<i>PPHIST</i>	Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia
<i>HÍNDIA</i>	Grupo de pesquisa de História Indígena e do Indigenismo na Amazônia.

SUMÁRIO

Introdução – Índios, embarcações e índios: trânsito na Amazônia colonial portuguesa	p. 14
1. Capítulo - O “señor absoluto de todos los otros ríos”: o Rio Amazonas e o processo de penetração territorial e colonização na América Portuguesa	p. 29
Introdução	p. 29
1.1. Homens da várzea: índios e os rios na Amazônia pré-colonial	p. 31
1.2. O “maior rio do orbe”: o rio Amazonas no olhar dos cronistas	p. 36
Considerações finais: uma colonização aquática	p. 54
2. Capítulo - Índios e embarcações na Amazônia colonial portuguesa	p. 57
Introdução	p. 57
2.1. As embarcações na Amazônia colonial	p. 58
2.2. A exploração madeireira na Amazônia colonial	p. 66
2.3. No estaleiro dos índios: a construção de embarcações	p. 81
Considerações finais: a <i>resistência indígena</i> nos estaleiros	p. 96
3. Capítulo - Índios Remeiros e Pilotos Jacumaúbas: os senhores dos rios	p. 99
Introdução	p. 99
3.1. Índios remeiros e índios jacumaúbas: os senhores dos rios.	p. 101
3.2. As canoas do sertão	p. 109
3.3. A demarcação de fronteiras do Tratado de Madri	p. 122
Considerações finais: hierarquia indígena dentro das embarcações	p. 133
Considerações finais: a canoa como um miniuniverso social e econômico	p. 136
Fontes	p. 141
Bibliografia	p. 149

*“... Esse rio é minha rua
Minha e tua Mururé
Piso no peito da lua
Deito no chão da maré...”*

[Composição Paulo André e Rui Barata]

Introdução

Rios, embarcações e índios: trânsito Amazônia colonial portuguesa

Esta Dissertação transita dentro do universo dos rios amazônicos do século XVIII. Neste universo, os rios despontam como praticamente as únicas estradas disponíveis, as embarcações como o meio de transporte essencial e os índios (remeiros e pilotos) como a mão de obra imprescindível para a fluidez do trânsito. Todos os afazeres do dia a dia, aliás, giravam em torno da mão de obra indígena, sejam as atividades de pesca, de coleta das drogas do sertão, de caça, para a construção de embarcações, para remeiros e pilotos.

Quando se olha para a larga utilização da mão de obra indígena na Amazônia colonial pensa-se de imediato que era em decorrência da densidade demográfica indígena. Todavia, quando se olha mais atentamente para a região, para as configurações da floresta Amazônica, para o emaranhado de rios que formava a malha fluvial por onde se dava a circulação, pensa-se que a utilização dessa mão de obra se dava, principalmente, por outro motivo: os conhecimentos que os índios tinham sobre a região. Os índios eram os únicos que sabiam caminhar na floresta, construir embarcações, navegar nos rios. Eles eram “os pés e as mãos dos colonos”,¹ e isso os tornava indispensáveis para o processo de colonização na região Amazônica. Na Amazônia colonial, portanto, a mão de obra indígena foi mais que uma porta de escape: foi fundamental.

Evidentemente que quando falamos isso não estamos querendo justificar toda uma série de barbárie às quais os povos indígenas foram submetidos desde o início do Contato, com guerras, doenças, escravizações, com milhares de índios mortos em nome do “avanço” colonizador. Pelo contrário, evidenciamos que dentro desse universo colonial, de uma nova conjuntura que então passa a se formar, os índios (como os oficiais canoieiros, remeiros e pilotos jacumaúbas, aqui retratados) despontam como personagens ativos que reelaboram e ressignificam elementos e códigos europeus e coloniais, utilizam-nos a seu favor, permitindo-lhes viver, auferir vantagens e benefícios, como forma, *também*, de resistência.

Se por um lado o processo colonizador ocasionou sérias e graves “perdas” aos índios, por outro, inseridos dentro desse processo, principalmente como a mão de obra fundamental para a sua continuação, os índios logo se percebem como “parte” dele e, com isso, passam a ressignificar seus códigos em prol de suas demandas.

¹ Cf.: SOUZA JUNIOR, José Alves de. Índios: “mãos e pés dos senhores” da Amazônia colonial. In: *Fronteras de la Historia*, vol. 162, 2011, p. 365-391.

Todavia, também não estamos querendo dizer que a participação dos índios nesse processo esteve restrita a sua utilização enquanto mão de obra.

Histórias indígenas

De uma forma ou de outra, a história dos índios sempre foi feita. O que mudou-se ao longo da nossa historiografia foram os diversos enfoques sob os quais ela foi escrita. Desde 1838, com a fundação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), os índios passam a ocupar espaço na historiografia brasileira, destacando o seu papel na história da Nação em vias de construção. Todavia, longe de protagonistas da história, o papel relegado a eles não seria nem o de antagonista – que pressupõe certa igualdade com o protagonista, mesmo que de formas opostas –, mas sim de meros subservientes dos colonizadores, atores coadjuvantes, considerados como “sujeitos desprovidos de interesses próprios e à mercê dos europeus”.² O papel de sujeitos que agiam lhes é negado.

A construção e a legitimação de uma história nacional que ficaria a cargo, principalmente, dos membros do IHGB, passaria a dar enfoque à esta história indígena. Tal enfoque vigoraria na historiografia brasileira por anos, dimensionando o lugar dos índios em nossa história. Para Francisco Adolfo de Varnhagen (1854), por exemplo, para os povos indígenas não haveria história, apenas etnografia. Isso porque não eram “civilizados”, pois viviam num estado de barbárie e atraso, comparados, por isso mesmo, à infância da civilização. A civilização plena só seria alcançada pelo contato com os europeus, ou melhor, com os portugueses, através da colonização.

A imagem de “povos na infância”, portanto, selvagens, primitivos e vivendo em barbárie iria perdurar ao longo do século XIX. Para saírem dessa condição, argumenta Márcio Couto Henrique, “muitos acreditavam que eles deveriam abandonar a vida na floresta, aprender a falar o português, usar roupas e adotar a religião católica. Os índios deveriam abandonar sua cultura...”.³

Nos momentos da construção de uma nacionalidade brasileira, o que se buscava era uma raiz forte, a imagem romântica do índio guerreiro, do “bom selvagem”. No entanto, esse índio

² SANTOS, Rafael Rogério Nascimento dos. “*Dis o índio...*”: outra dimensão da lei - políticas indígenas no âmbito do Diretório dos Índios (1777-1798). Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2014, p. 19.

³ HENRIQUE, Márcio Couto. *Índios na Amazônia do século XIX*. Belém: Editora Estudos Amazônicos, 2012, p. 19-20.

não seria o selvagem dos sertões, mas sim um índio passivo, que, como um herói nacional, aceitava a dominação estrangeira. Enfim, um índio que aceitasse ser civilizado.⁴

Segundo Mauro Cesar Coelho, no período compreendido entre os séculos XIX e XX, com o advento das “teorias raciológicas”, surge outra concepção da figura do índio. De herói nacional, passa a ser visto como preguiçoso, incapaz de esforços intelectuais complexos e de viver em civilização, portanto uma raça inferior.⁵

A representação do índio como bárbaro, vivendo na infância da civilização, iria perdurar nas primeiras décadas do século XX, a até mesmo os grandes nomes da historiografia brasileira de então, Caio Prado, Gilberto Freyre e Sérgio Buarque de Holanda, estariam afeitos a essa visão.⁶ Gilberto Freyre, por exemplo, se refere aos índios como “bandos de crianças grandes; uma cultura verde e incipiente; ainda na primeira dentição; sem os ossos nem o desenvolvimento nem a resistência das grandes semi-civilizações americanas”.⁷ Uma imagem, portanto, não diferente da dos ideólogos do século XIX, como Varnhagen.

Mas qual seria, então, o lugar dos índios em nossa história?

Até as últimas décadas do século XX, os índios continuavam relegados à margem da história, personagens passivos diante do colonizador e do processo colonial. Eles não agiam, quando muito apenas reagiam a estímulos externos.⁸ Assim, grosso modo, desde a publicação de *História do Brasil*, por Francisco Adolfo de Varnhagen (1854), até boa parte do século XX, o papel desempenhado pelos índios na história do Brasil era secundário. *Se e quando* agiam era sempre “em função dos interesses alheios”, pareciam não pensar por si mesmos. Sua utilidade e serventia andava *pari passu* com os objetivos e interesses dos colonizadores.⁹

De acordo com Maria Regina Celestino de Almeida, essa perspectiva “assimilacionista” por muito tempo predominou no pensamento antropológico. Nela, os índios, integrados à colonização sejam como aliados ou como inimigos, “tornavam-se indivíduos aculturados e passivos que, junto com a guerra, perdiam culturas, identidades étnicas e todas as possibilidades

⁴ Para uma discussão mais aprofundada, Cf.: COELHO, Mauro C. *Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: O caso do Diretório dos Índios (175-1798)*. Tese (Doutorado em História Social), Universidade de São Paulo, 2005.

⁵ COELHO, Mauro Cesar. A história, o índio e o livro didático: apontamentos para uma reflexão sobre o saber histórico escolar. In: ROCHA, H. A. Bastos, REZNIK, Luiz, MAGALHÃES, M. de S. (Org.). *A história na escola: autores, livros e leituras*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009, p. 265.

⁶ SANTOS, Rafael Rogério Nascimento dos. Op. cit., 2014, p. 21.

⁷ FREYRE, Gilberto. *Casa-grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal*. 49ª Ed. São Paulo: Global, 2004, p. 158.

⁸ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Metamorfoses indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013, p. 25-26.

⁹ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Os Índios na História do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010 (Coleção FGV de Bolso, 15), p. 13.

de resistência”.¹⁰ A trajetória dos índios era vista simplesmente como um processo contínuo de perdas, de dominação e submissão que, num processo de aculturação sem volta, os conduziria fatalmente à perda de suas características étnicas e culturais. No fim, restaria o seu desaparecimento enquanto índios já que, integrados totalmente à nova sociedade, não restaria traço algum de suas identidades étnicas. Nesta perspectiva, coloca Celestino,

[...] os índios do Brasil, integrados à colonização, quer na condição de escravos ou de aldeados, diluíam-se nas categorias genéricas de escravos ou despossuídos da colônia. A “aculturação” era entendida como o esvaziamento progressivo de culturas originais e em oposição a ela destacava-se a resistência, ato de extrema bravura e rebelião contra a dominação colonial que, no entanto, uma vez reprimido, reservava aos seus heróis o triste papel de vencidos, cuja única opção era aceitar passivamente a nova ordem que se impunha.¹¹

Todavia, mesmo quando se submetiam às vontades do colonizador não o faziam por simples inferioridade cultural, mas de acordo com o que lhes seria benéfico. Aldear-se, submeter-se, também poderia ser visto como uma estratégia de preservação da vida e das suas culturas. Dessa forma, quando integrados à colonização na condição de aldeados e súditos do rei, os índios não deixavam de ser índios. Os aldeamentos missionários, para onde índios de diferentes nacionalidades eram “descidos” afim de serem catequizados e transformados em mão de obra, longe de serem apenas espaços de aculturação contínua, eram também espaços de adaptação, de ressignificação e ressocialização. Dentro dessa nova sociedade, os indígenas, longe de se diluírem, apropriavam-se da nova condição de aldeados, misturavam-se tanto entre si como entre colonos, mestiços e missionários. Nesse processo,

[...] aprenderam novas práticas culturais e políticas, que manejavam em busca de seus interesses continuamente alterados. Na condição de aldeados, passaram a constituir categoria social específica, genérica, sem dúvida, e sugerida, ou mesmo imposta, pelos colonizadores, mas apropriada por eles e construída no processo de sua interação e experiência histórica com os diferentes sociais da colônia [...]¹²

Vistas por esta perspectiva, as aldeias não aparecem como espaços apenas de processos contínuos de aculturação, como a historiografia por muito tempo havia mostrado, mas também espaços de ressocialização, em que “além de cristão e português, foi também dos índios, no qual se tornou possível a recriação de suas identidades”.¹³ Nesse processo, ao invés de se anularem, culturas diferentes se imbricam.

¹⁰ Ibidem, p. 14.

¹¹ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2013, p. 26.

¹² Ibidem, p. 24.

¹³ Ibidem.

Para Celestino, as ideias de Varnhagen sobre os índios foram bem aceitas pela historiografia brasileira. Na história oficial da Nação, a participação deles estava circunscrita a um lugar no passado, a um “capítulo anterior ao início da colonização”,¹⁴ em que serviam apenas como mão de obra escrava. Para John Manuel Monteiro, todavia, essa vertente pessimista não teria sido a única na historiografia brasileira, por mais que fosse a dominante. Para o autor, “os índios foram objeto de um intenso debate que atravessou o século XIX, antepondo a postura de Varnhagen a uma vertente mais filantrópica, inspirada sobretudo em José Bonifácio”.¹⁵ Apesar disso, a vertente que prevaleceu na historiografia foi a desenhada desde Varnhagen, a de que os índios tiveram participação inexpressiva na nossa história.

No entanto, é por volta dos anos 1970 que a maneira como os povos indígenas são retratados em nossa historiografia sofre uma inflexão importante. Estudos historiográficos e antropológicos passam a redimensionar o lugar dos povos indígenas em nosso passado, notadamente o colonial, quando surgem como agentes históricos plenos, sujeitos de sua própria história.

É a chamada Nova História Indígena.

De coadjuvantes a protagonistas: a *Nova* história dos índios.

A participação dos povos indígenas nos processos de conquista e de colonização das Américas foi, sem dúvida, essencial. Na Amazônia colonial, como se verá ao longo desta dissertação, a participação deles para o processo de penetração territorial e de colonização foi fundamental, dadas as configurações ecológicas e geográficas da região.

Se por muito tempo essa participação ficou relegada à margem da história, ao papel de personagens coadjuvantes, a partir das últimas décadas do século passado cresceram de forma significativa estudos históricos e antropológicos procurando redimensionar a ativa participação dos povos indígenas na história do Brasil como agentes do processo histórico. A partir de então, considera Maria Regina Celestino,

De personagens secundários apresentados como vítimas passivas de um processo violento no qual não havia possibilidades de ação, os povos indígenas em diferentes tempos e espaços começaram a aparecer como agentes sociais cujas ações também são consideradas importantes para explicar os processos históricos por eles vividos. Essas novas interpretações

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ MONTEIRO, John Manuel. *Tupi, Tapuias e Historiadores: Estudos de História Indígena e Indigenismo*. Tese (Livro Docência em Antropologia), UNICAMP, Campinas, 2001, p. 03.

permitem outra compreensão sobre suas histórias e, de forma mais ampla, sobre a própria história do Brasil.¹⁶

Por um lado, essa mudança na forma de ver a história indígena aconteceu graças às mudanças nos instrumentos de análise, com a aproximação de antropólogos e historiadores e de seus objetos de estudo, suas ferramentas e conceitos analíticos.¹⁷ A partir de novos documentos e da releitura de antigos, os índios passaram a ser percebidos como sujeitos que agiam e não apenas reagiam. Por outro lado, passou a haver por parte dos próprios índios contemporâneos processos cada vez mais fortes de reivindicação de direitos, de políticas públicas e de valorização de suas memórias, histórias e de suas práticas culturais. Os índios passaram a lutar pela legitimação de suas terras, a protestar contra as injustiças que historicamente lhes têm sido impostas.¹⁸

A partir dessas novas concepções teóricas, com a aproximação entre antropólogos e historiadores, que uma Nova História Indígena começa a ser delineada. Nela, as relações de contato entre índios e colonizadores passam a ser revistas, com a ampliação dos conceitos sobre o tema. Partindo dessas novas concepções, Celestino aponta que pesquisas recentes “têm revelado o amplo leque de possibilidades de novas interpretações sobre as trajetórias de grupos e indivíduos indígenas”. Nestas, os índios “aparecem como sujeitos ativos nos processos de colonização, agindo de formas variadas e movidos por interesses próprios”.¹⁹

Para John Monteiro teria sido a historiadora norte-americana Karen Spalding que, nas últimas décadas do século XX, chamou a atenção para o estudo do “índio colonial”. No entanto, esse índio não era mais estudado a partir de um ponto de vista conservador, onde ele seria o “mero sobrevivente de uma cultura destrocada e empobrecida pela transformação pós-conquista”. Ao invés de um “mero sobrevivente”, esse índio colonial agora é visto desempenhando “um papel ativo e criativo diante dos desafios postos pelo avanço dos espanhóis”. Deslocava-se, portanto, os “holofotes dos colonizadores para os colonizados”.²⁰

Nessa mudança de perspectiva, Celestino afirma que a compreensão da cultura enquanto “produto histórico, dinâmico e flexível, formado pela articulação contínua entre tradições e novas experiências dos homens que a vivenciam”, permitiu que se percebesse que a mudança cultural não se dava apenas enquanto “perda ou esvaziamento de uma cultura dita autêntica, mas em termos do seu dinamismo, mesmo em situações de contato extremamente violentas,

¹⁶ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2010, p. 09-10.

¹⁷ Ibidem, p. 21.

¹⁸ Cf.: SANTOS, Rafael Rogério Nascimento dos. Op. cit., 2014, especialmente o 1º capítulo.

¹⁹ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2010, p. 10.

²⁰ MONTEIRO, John Manuel. Op. cit., 2001, p. 01.

como foi o caso dos índios e colonizadores”. Com isso, o conceito de “aculturação” também sofre alterações: “ao invés de se opor à resistência passa a caminhar junto com ela”, não uma via de mão única, mas “visto como processo de mão dupla, no qual todos se transformam.”²¹

Em nossos dias, as ideias de apropriação e ressignificação cultural têm sido mais utilizadas e realmente são mais adequadas ao estudo de situações nas quais se leva em conta os interesses e motivações dos próprios índios nos processos de mudança. Ao invés de vítimas passivas de imposições culturais que só lhes trazem prejuízos, os índios passam a ser vistos como agentes ativos desses processos. Incorporam elementos da cultura ocidental, dando a eles significados próprios e utilizando-os para a obtenção de possíveis ganhos nas novas situações em que vivem.²²

Com a Nova História Indígena não só os povos indígenas têm sido repensados sob uma nova ótica, mas também suas relações com os colonizadores e com a sociedade colonial formada desde então. As relações de contato com o colonizador não ficaram restritas apenas à resistência armada (quando não aceitavam a submissão, o que era valorizado como suas qualidades de índio guerreiro), à fuga (quando não viam outra forma de resistir e que fugir era sempre a melhor saída) ou à submissão (quando desistiam, aceitavam serem subjugados, sem luta, às vontades dos colonizadores). Mas para, além disso, para além de encarar a história indígena a partir de dualismos simplistas, Celestino diz que houve aquilo que Steve Stern chamou de “resistência adaptativa”. Através dela,

[...] os índios encontravam formas de sobreviver e garantir melhores condições de vida na nova situação em que se encontravam. Colaboraram com os europeus, integraram-se à colonização, aprenderam novas práticas culturais e políticas e souberam utilizá-las para a obtenção das possíveis vantagens que a nova condição permitia. Perderam muito, não resta dúvida, mas nem por isso deixaram de agir.²³

Os mesmos índios, mas uma *Nova História Indígena*. Parece uma equação simples, fácil até. Talvez seja para nós, pesquisadores, preocupados, muitas das vezes, com nossos sujeitos a partir de nossas mesas de estudos e bibliotecas. Para os índios, no entanto, esse reconhecimento tardio, mas significativamente importante, requereu séculos de um processo intenso de perdas, mas também de adaptações, de mudanças e de ressignificações.

A Nova História Indígena na Amazônia

Evidentemente que na seara dessa *nova* história a Amazônia não iria ficar de fora. Já há algum tempo que pesquisadores (historiadores, cientistas sociais, linguistas e antropólogos) dos

²¹ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2010, p. 22.

²² Ibidem.

²³ Ibidem, p. 23.

Estados que compõem a Amazônia Legal brasileira,²⁴ ligados ou não aos programas de pós-graduação²⁵ e aos grupos de pesquisas,²⁶ desenvolvem estudos norteados a partir dessas perspectivas teóricas. Na Universidade Federal do Pará – UFPA, no curso de graduação e de pós-graduação temos os professores José Alves de Sousa Junior,²⁷ Mauro Coelho,²⁸ Márcio Couto Henrique²⁹ e Décio Guzmán,³⁰ além de alunos e egressos do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia – PPHist, como Rafael Rogério dos Santos,³¹ André Pompeu,³² Wania Alexandrino Viana,³³ Vanice Melo,³⁴ Vinicius Zúniga,³⁵ Laura Moraes,³⁶ entre outras com pesquisas em desenvolvimento, todos membros do GP Híndia.³⁷

²⁴ A Amazônia Legal compreende, atualmente, à área todos os Estados da Região Norte (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins), além do Estado de Mato Grosso e de parte do Estado do Maranhão. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/amazonialelegal.shtm?c=2>. Consulta feita em 11.04.2017.

²⁵ Como o Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia – PPHist, da UFPA.

²⁶ Como o GP Híndia – Grupo de Pesquisa de História Indígena e do Indigenismo da Amazônia, também da UFPA

²⁷ SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Índios: Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos*. Belém: ed. UFPA, 2012; Cf.: Idem. Op. cit., 2011.

²⁸ Cf.: COELHO, Mauro Cezar. *Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)*. Tese (Doutorado em História Social), Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005; _____. Índios e historiografia. Os limites do problema: o caso do Diretório dos Índios. In: *Ciências Humanas em Revista*, São Luís, v. 3, n.1, p. 9-38, 2005; _____. O Imenso Portugal: vilas e lugares no Vale Amazônico. In: *Territórios e Fronteiras*, v. 1, p. 263-283, 2008; Idem. História Indígena - provocações para os historiadores. In: *História Viva*, São Paulo, v. 11, p. 24-27, 2014.

²⁹ Cf.: HENRIQUE, Márcio Couto. *Índios na Amazônia do século XIX*. 1. ed. Belém: Estudos Amazônicos, v. 1, 2012; Idem. A temática indígena na sala de aula. In: Márcio Couto Henrique. (Org.). *Diálogos entre história e educação*. IED, Belém: Editora Açáí, 2014, v. I, p. 83-98.

³⁰ Cf.: GUZMÁN, Décio Marco Antônio de Alencar. *Histórias de brancos: memória, história e etno-história dos índios Manao do Rio Negro (Sécs. XVIII – XX)*. Dissertação (Mestrado em História), UNICAMP, Campinas, SP: 1997; _____. *Guerras na Amazônia do século XVII: resistência indígena na Amazônia*. Belém: Editora Estudos Amazônicos, 2012.

³¹ Cf.: SANTOS, Rafael Rogério Nascimento dos. Op. cit., 2014.

³² POMPEU, André José Santos. *Monções Amazônicas: avanço e ocupação da fronteira noroeste (1683-1706)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016;

³³ VIANA, Wania Alexandrino. *A “gente de guerra” na Amazônia colonial: Composição e mobilização de tropas pagas na capitania do Grão-Pará (primeira metade do século XVIII)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013; _____. POMPEU, André José Santos. Ao Longo do Sertão: Guerra, fronteira e espaço indígena na Amazônia colonial. In: *Revista Estudos Amazônicos*, vol. XIII, nº 1 (2015), p. 99-133.

³⁴ MELO, Vanice Siqueira de. *Cruentas guerras: índios e portugueses nos sertões do Maranhão e Piauí (primeira metade do século XVIII)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

³⁵ MELO, Vinicius Zúniga. *Diretores de Povoações: serviços e transgressões no Grão-Pará do Diretório dos índios (1757-1798)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

³⁶ MORAES, Laura Trindade. *O poder simbólico das bugigangas: índios e regatões na província do Pará no século XIX*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

³⁷ O GP Híndia, inclusive, possui um dossiê na Revista Estudos Amazônicos com o tema: “Índios na História da Amazônia”. Cf.: *Revista Estudos Amazônicos*, vol. XIII, nº 1 (2015).

Em sua tese de Doutorado, o professor José Alves de Sousa Junior, mergulhando nas “tramas do cotidiano” da capitania do Grão-Pará do século XVIII, procura compreender “as práticas engendradas por diversos atores sociais”, como colonos, autoridades coloniais, jesuítas e índios, por exemplo, antes e depois do período pombalino. Nesse contexto, marcado “por uma acirrada disputa pelo controle da mão de obra indígena”, os índios não se mantiveram passivos diante das disputas de poder engendradas por esses atores coloniais, principalmente colonos e jesuítas, envolveram-se nelas, assumindo cargos dentro do sistema e reelaborando códigos coloniais em prol de seus interesses.³⁸

Em sua dissertação de mestrado, Décio Guzmán, trabalhando sobre as guerras entre os Manao do Rio Negro e os portugueses, constatou que as chefias indígenas possuíam um papel fundamental nestas relações, notadamente através da mediação de alianças. Nesta perspectiva, argumenta que, a morte de Ajuricaba, grande chefe Manao, em 1723, ao jogar-se de uma canoa enquanto estava sendo transportado como prisioneiro até o porto de Belém, “finaliza a sua participação efetiva no episódio de resistência dura e obstinada à penetração dos portugueses nas cachoeiras do rio Negro”.³⁹

A dissertação de Rafael Santos trata de estratégias e ações que indígenas da capitania do Grão-Pará, nos anos finais do Diretório, construíram em busca de seus próprios interesses. Tais índios, longe de serem passivos, souberam lidar com relações de poder que a sociedade colonial impunha. Dentro dessas relações, apropriaram-se de códigos culturais europeus, ressignificando-os, criando estratégias de ação que possibilitassem a utilização de tais códigos de acordo com a satisfação de suas necessidades. Assim, através de cartas que enviavam diretamente da Colônia à Metrópole, usavam “os dispositivos disponibilizados pela metrópole para buscarem certas demandas”.⁴⁰ Nesse sentido, emergem como sujeitos que, em busca de maior autonomia, souberam redimensionar os fatores externos a partir da sua apropriação.

Do Estado do Amazonas temos as contribuições importantíssimas da professora Patrícia Melo Sampaio e do professor Almir Diniz, ambos da Universidade do Amazonas. Em sua Tese de Doutorado, a professora Patrícia Sampaio trata da diversidade de experiências que uniu as lideranças indígenas no Rio Negro do século XVIII, permitindo que as políticas indígenas engendradas no “processo colonial” fossem dimensionadas, frustrando, muitas das vezes, os empreendimentos coloniais.⁴¹

³⁸ SOUZA JUNIOR, José Alves de. Op. cit., 2012.

³⁹ GUZMÁN, Décio Marco Antônio de Alencar. Op. cit., 1997, p. 20.

⁴⁰ SANTOS, Rafael Rogério Nascimento dos. Op. cit., 2014, p. 12.

⁴¹ SAMPAIO, Patrícia Melo. *Espelhos partidos: etnia, legislação e desigualdade na Colônia*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2011.

Em sua Tese de Doutorado, Almir Diniz procura demonstrar como índios de diversas etnias se incorporaram como cristãos dentro da sociedade colonial que se estabelecia na Amazônia a partir do século XVII. Longe do caráter de passividade diante do processo evangelizador, os índios reinventaram os padrões religiosos e morais que os religiosos lhes impunham.⁴²

Além de pesquisadores desses dois Estados da Amazônia, pesquisadores de outros Estados brasileiros também desenvolveram pesquisas sobre a região, como Nádia Farage e⁴³ John Manuel Monteiro,⁴⁴ ambos da Unicamp, Manuela Carneiro da Cunha⁴⁵, da USP, e Maria Regina Celestino de Almeida,⁴⁶ da UFF.

Nádia Farage, em *As muralhas dos sertões*, observa que, principalmente a partir de 1750, os indígenas da região do rio Branco, a partir de alianças com colonos portugueses, longe de uma visão de dominados, aparecem em cena como protagonistas históricos, numa relação em que nos distantes sertões do rio Branco guarnecem as fronteiras entre Portugal e Holanda como verdadeiras muralhas.

John Manuel Monteiro, um dos precursores da Nova História Indígena, deixou contribuições muito importantes nesta seara. Em *Negros da Terra*, faz uma análise da presença das populações nativas em São Paulo dos séculos XVI a XVIII, buscando perceber o importante papel que tiveram para a formação dessa sociedade.

Com Maria Regina Celestino de Almeida, em *Metamorfoses indígenas*, nos vimos diante de um amplo leque de possibilidades de como os índios se envolviam dentro do mundo colonial na condição de aldeados, ressignificando códigos coloniais em favor de seus interesses, particulares e coletivos.

Esses autores foram fundamentais para a consolidação dessa Nova História Indígena. Esta Dissertação se inscreve, pois, a partir dessas (já não tão novas) concepções teóricas.

Portanto, se até as últimas décadas do século passado nossa historiografia negligenciou a importância da agência indígena, a partir das discussões teórico-metodológicas da Nova

⁴² CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz de. *Índios cristãos: a conversão dos gentios na Amazônia portuguesa (1653-1769)*. Tese (Doutorado em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, SP: 2005.

⁴³ FARAGE, Nádia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no Rio Branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

⁴⁴ MONTEIRO, John. Armas e Armadilhas: História e resistência dos índios. In: NOVAES, Adauto (Org.). *A outra margem do ocidente*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, pp. 237-249; _____. Op. cit., 2001; _____. *Negros da Terra: Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

⁴⁵ CUNHA, Manuela Carneiro da (Org.). *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras; Secretaria Municipal de Cultura; FAPESP, 1992.

⁴⁶ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2010; _____. Op. cit., 2013.

História Indígena esses mesmos índios surgem como personagens fundamentais, que *reagem* aos estímulos externos sim, mas que também *agiam* de acordo com seus próprios interesses. Utilizando o conceito de “resistência adaptativa” para tratar dos índios aldeados no Rio de Janeiro colonial, Maria Regina Celestino de Almeida postula que, mesmo integrados à colonização, os índios não deixaram de ser índios, mas fizeram dos espaços coloniais lugares de ressocialização. Souberam, pois, se valer da condição de aldeados para auferir vantagens ao seu favor.⁴⁷ É nesta perspectiva que tratamos os índios na Amazônia colonial.

Metodologia e a estrutura da Dissertação

Quando optamos por fazer uma *história indígena* a maior dificuldade enfrentada foi, sem dúvida, encontrar documentos que mostrassem os índios *agindo* diante das situações adversas que lhes eram impostas. Não sem razão essa é uma dificuldade encontrada por qualquer historiador que se debruce sobre o assunto, principalmente quando se trata de períodos muito distante no tempo, como é o caso aqui da Amazônia colonial.

Marc Bloch, para quem o historiador é um sujeito que por definição estaria na “impossibilidade de ele próprio constatar os fatos que estuda”,⁴⁸ considera que o “conhecimento de todos os fatos humanos no passado”, na sua grande maioria, é um “conhecimento de vestígios”.⁴⁹ Tais vestígios muitas das vezes passam despercebidos por quem os escreve. Por conta disso, em muitos casos é necessário ler nas entrelinhas dos documentos, ler ações, gestos, escritos inconscientemente por seus autores, sejam eles missionários, diretores, governadores, etc. Nas entrelinhas dos documentos, no “dizer sem querer”, vestígios implícitos podem ser levados à tona.

Carlo Ginzburg compara o trabalho do historiador ao do médico, portanto “indireto, indiciário, conjectural”.⁵⁰ Para Ginzburg, considerando os indícios, chegamos aos indivíduos. Esses indícios foram fundamentais em nossa pesquisa, uma vez que buscamos “ouvir” a fala de personagens que no mais das vezes não falavam, não no sentido literal do termo, mas sim no sentido de não deixar registrado suas vozes. Desta forma, Ginzburg, falando sobre os relatos dos inquisidores, diz que não necessariamente falavam sobre a “verdadeira” situação dos réus, uma vez que aqueles levavam estes a confessarem práticas que muitas das vezes nem sempre faziam parte de suas culturas, mas que permeavam o imaginário da Igreja. Ou seja, haveria

⁴⁷ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2013.

⁴⁸ BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2001, p. 69.

⁴⁹ Ibidem, p. 73.

⁵⁰ GINZBURG, Carlo. Sinais, raízes de um paradigma indiciário. In: *Mitos, emblemas, sinais. Morfologia e história*. São Paulo: Cia. das letras, 1986, p. 157.

quase sempre um diálogo desigual. Partindo disso, o autor toma os relatos inquisitoriais não como a verdade sobre os fatos, mas o que estes “não pretendiam dizer”. Assim, Ginzburg diz que deveríamos superar aquilo que está escrito, uma vez que “para decifrar, temos de aprender a captar, para lá da superfície aveludada do texto [...]. Temos, por assim dizer, de aprender a desembaraçar o emaranhado de fios que formam a malha textual, destes diálogos [inquisitoriais]”.⁵¹ Em muitos casos, nossa metodologia procurou seguir essas “pistas” sobre os índios aqui retratados.

De acordo com Maria Regina Celestino de Almeida, antes da Nova História Indígena predominava entre os antropólogos a “concepção de que os processos históricos portadores de mudança não eram importantes para a compreensão de seus objetos de estudo”, mas eram vistos como “propulsores de perdas culturais sucessivas que levavam à extinção dos povos estudados”.⁵² Assim, vistas por esta ótica, as relações de contato entre colonizadores e indígenas eram tidas como relações de “dominação/submissão”, a cultura “superior” dos colonos sobrepondo-se à cultura “inferior” dos colonizados, anulando-a.

Todavia, ao contrário desses “dualismos simplistas”, que não deixavam margem de manobra aos indígenas, Celestino chama a atenção para outra forma de resistência: a resistência adaptativa. Os índios, quando se integravam ao mundo colonial, também o faziam não somente porque não tinham outra opção, mas como uma forma de resistir. Cooperar com a colonização, mesmo de forma compulsória, também significava resistir.

Utilizamos o conceito de “resistência adaptativa” principalmente no segundo capítulo, quando tratamos da construção de embarcações. Apesar da introdução de técnicas e de ferramentas de origem europeia a partir da colonização, os índios continuaram sendo os grandes mestres e oficiais canoeiros e o processo de construção de embarcações continuou a obedecer os rituais indígenas, tais como o de cortar a madeira num tempo certo, abrir o casco no fogo etc.

Ainda hoje, muitos dos estaleiros espalhados pelos rios amazônicos, apesar de os “mestres” nunca terem passado por uma escola que ensinasse o ofício,⁵³ conservavam essas “tradições”, herdadas dos antepassados e repassadas através da experiência. Segundo Sérgio Buarque de Holanda, em *Caminhos e fronteiras*, a técnica indígena de fabricação das canoas

⁵¹ GINZBURG, Carlo. O inquisidor como antropólogo: Uma analogia e suas implicações. In: *A micro-história*. Lisboa: Difel, 1989, p. 209.

⁵² ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2010, p. 10.

⁵³ Cf.: GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. *Embarcações, educação e saberes culturais em um estaleiro naval da Amazônia*. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade do Estado do Pará, Belém, 2009.

monóxilas (de um só casco) persistiria praticamente sem mudança.⁵⁴ Esse é um exemplo, segundo o autor, de “resistência das técnicas indígenas...”

Além desses, foi fundamental para a nossa análise o conceito de “saber venatório”. Segundo Ginzburg, o que caracteriza esse saber “é a capacidade de, a partir de dados aparentemente negligenciáveis, remontar a uma realidade complexa não experimentável diretamente.”⁵⁵ Esse conceito nos foi fundamental para pensarmos a atuação dos pilotos jacumaúbas (3º capítulo), e de como, a partir de um saber de tipo venatório, repassado entre gerações, eles conseguiam guiar as embarcações no intricado de rios da malha fluvial amazônica, valendo-se de tais conhecimentos para auferir vantagens e benefícios.

Metodologicamente, nosso primeiro passo para tentar “flagrar” esses índios foi reunir documentos que retratassem os três assuntos presentes em nossa Dissertação (rios, embarcações, e índios remeiros e pilotos), e relacioná-los dentro do universo colonial dos rios amazônicos. Feito isso, o passo seguinte foi tentarmos ver como os índios estavam inseridos dentro desses três universos distintos, mas que se comunicavam entre si, como eles estavam inseridos e como participavam. Depois, tentamos dimensionar a figura dos indígenas dentro desse universo, principalmente sua mão de obra.

O espaço/tempo da pesquisa foi dimensionado ao longo do mestrado, principalmente a partir das discussões nas disciplinas e nas orientações, quando algumas problemáticas foram levantadas e alguns limites estabelecidos. O recorte temporal foi definido para 1733-1777. A primeira data marca a construção da Ribeira das Naus de Belém (chamada Fábrica de Madeiras de Moju ou Ribeira de Moju), lugar que deveria servir para a “fabricação” de madeiras (em geral exportadas para a Ribeira das Naus de Lisboa) e para a construção de pequenas embarcações; passamos pelo período pombalino e chegamos à queda de Pombal, em 1777. No entanto, essa temporalidade não é fechada, essas datas não limitam nossa análise e, ao longo da pesquisa e da escrita da dissertação, foi necessário retroceder e avançar nas datas limites, de acordo com as necessidades de nossa argumentação, principalmente no primeiro capítulo.

O espaço da pesquisa é a Amazônia colonial portuguesa, dentro do Estado do Grão-Pará e Maranhão, especificamente a capitania do Grão-Pará e mais (im)precisamente os rios amazônicos. Como estamos trabalhando com objetos e pessoas que estão em constante

⁵⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 171.

⁵⁵ GINZBURG, Carlo. Op. cit., 1989, p. 152.

movimento através da malha fluvial, esse constante ir e vir não nos permitiu delimitar com exatidão um local ou região. Portanto, dentro das possibilidades e dentro dos limites que a pesquisa permitiu, minha intenção foi flagrar esses índios na Amazônia colonial dentro dos rios, as suas relações com outros índios, com colonos, autoridades coloniais e religiosas

Esta Dissertação divide-se em três capítulos, cada um tratando assuntos diferentes mas que se comunicam entre si.

O **primeiro capítulo**, *O “señor absoluto de todos los otros ríos”*: o Rio Amazonas e o processo de penetração territorial e colonização na América portuguesa, fala sobre como o Rio Amazonas e seus principais afluentes foram fundamentais para a sobrevivência dos povos indígenas, desde muito antes da chegada dos europeus à Amazônia, já que, habitando às suas margens aos milhares, tiravam dos rios o sustento diário, além de se servirem deles para fins de locomoção. Mostra também como os rios foram imprescindíveis para o processo de penetração territorial nas décadas iniciais do século XVI, servindo como a porta de entrada para as expedições que atravessaram o continente, do Pacífico ao Atlântico, e de colonização portuguesa no século XVII. A colonização na Amazônia foi, portanto, eminentemente aquática.

O **segundo capítulo**, *Índios e embarcações na Amazônia colonial portuguesa*, mostra como as embarcações eram [e são até hoje!] fundamentais para o deslocamento, haja vista que “todos os caminhos” se faziam por água. Para a fabricação das embarcações (sejam simples canoas monóxilas ou embarcações maiores), os indígenas foram a mão de obra fundamental, seja nos pequenos estaleiros das aldeias e povoações, responsáveis pela fabricação de canoas, ou nos grandes estaleiros (como na Ribeira de Moju), responsáveis pela construção de embarcações de grande porte. Eles se embrenhavam nas matas à procura das madeiras adequadas, cortavam e as transportavam até os locais de fabricação. Não é possível, pois, pensar a colonização na Amazônia sem levar em conta a participação imprescindível dos índios, uma vez que, além de construir as embarcações, eram os responsáveis por remá-las e pilotá-las.

Por fim o **terceiro capítulo**, *Índios Remeiros e Pilotos Jacumaúbas: os senhores dos rios*, mostra como, devido às condições geográficas e ecológicas da Região Amazônica, a utilização de índios para remeiros e para pilotos das canoas e embarcações foi fundamental na Amazônia colonial. Mais que um simples recurso, uma porta de escape, esses índios vão ser essenciais, uma vez que sem eles não se podia navegar, não se podia transitar na Colônia. Tais índios não surgem com a colonização no século XVII, uma vez que estavam na Amazônia muito antes da chegada dos europeus, pois o desenvolvimento de tecnologias aquáticas – notadamente as canoas – já fazia parte do cotidiano dessas populações, o que pressupõe a necessidade de pessoas para remar e conduzir essas embarcações. No entanto, é ao longo da colonização que a

necessidade de sua mão de obra tornou-se mais evidente, já que o tráfego de pessoas e mercadorias, feito predominantemente através dos rios, fica cada vez mais urgente. Tais índios, especialmente pilotos jacumaúbas, utilizavam-se da necessidade de seus saberes para, dentro do universo colonial, auferir vantagens pessoais e coletivas.

Dentro do universo dos rios amazônicos do século XVIII, portanto, os rios (como os locais de circulação), as embarcações/canoas (como o meio de circulação) e os índios remeiros e pilotos (como os que faziam a circulação acontecer), mostram-se numa relação indissociável, não sendo possível falar de um e esquecer o outro. Índios oficiais canoeiros, remeiros e pilotos, despontam como personagens ativos que reelaboram e ressignificam elementos da cultura europeia, usam a seu favor pressupostos europeus e coloniais que lhes permitiam viver, auferir vantagens e benefícios, como uma forma, também, de resistência.

Capítulo 1

O “señor absoluto de todos los otros ríos”: o Rio Amazonas e o processo de penetração territorial e colonização na América portuguesa.

“Es el famoso Río de las Amazonas, que corre y baña las más ricas, fértiles y pobladas tierras de todo el imperio de Perú, el que de hoy en adelante podemos, sin usar de hipérboles, calificar por el mayor y más célebre del orbe”.

[*Nuevo Descubrimiento...*, Christóbal de Acuña]

Introdução

Muito antes da chegada dos europeus à região que ficaria conhecida como Amazônia,⁵⁶ as áreas de várzea dos rios eram densamente povoadas por populações indígenas. Nas décadas iniciais do século XVI, Gaspar de Carvajal descreveu a quantidade de aldeias ao longo dos rios por onde sua expedição passou, sendo algumas tão extensas que eram medidas em léguas, governadas por *Senhores*. Tal densidade populacional vai maravilhar os primeiros europeus a navegarem as águas de um grande rio, que pouco tempo depois seria denominado de Amazonas, e seus principais afluentes, como ficou registrado nos relatos feitos a partir das expedições comandadas por Orellana, no século XVI, e Pedro Teixeira, no XVII.

Todavia, por muito tempo parte da arqueologia sobre a região amazônica considerou os registros etnohistóricos do início do Contato como fantasiosos. Alguns teóricos postulavam que as condições ecológicas da região eram desfavoráveis ao desenvolvimento de grupos humanos culturalmente complexos, com agricultura e cerâmica, por exemplo. De acordo com a Teoria do Determinismo Ecológico, a ocupação humana nas Terras Baixas Amazônicas, quando ocorreu, teria sido residual e limitada pelo meio ambiente que, considerado como de “floresta

⁵⁶ Quando falamos aqui de “Amazônia”, “Região Amazônica”, estamos nos referindo à Amazônia Portuguesa. Apesar de o termo “Amazônia”, como conhecemos hoje, ter surgido apenas no século XIX, adotamos o termo “Amazônia colonial” ao longo desta Dissertação para nos referirmos ao Norte da América portuguesa, cuja colonização iniciou-se nas primeiras décadas do século XVII, portanto antes de o termo ter se estabelecido. Assim, o que chamaremos aqui de “Amazônia colonial” é uma área que atualmente se aproxima em termos geográficos da Amazônia Legal brasileira, uma região que segundo Antônio Porro, “inclui, além dos estados e territórios que compõem a grande região amazônica (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima) o oeste do Maranhão, o norte de Goiás e norte de Mato Grosso. Exclui, por outro lado, aquelas porções da bacia amazônica situadas além das fronteiras do Brasil: partes da Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, e Venezuela. Muito embora algumas dessas regiões tenham feito parte, em determinadas épocas da Amazônia chamada brasileira...”. PORRO, Antônio. O povo da Amazônia à chegada dos europeus. In: *O povo das águas: ensaios de etno-história amazônica*. Rio de Janeiro: Vozes, 1996, p. 11.

tropical”, teria o solo muito pobre, comparado aos solos das Terras Altas, como os Andes. Seriam dos Andes, pois, que as culturas complexas teriam vindo através de uma série de invasões e migrações, e teriam decaído ao chegar às Terras Baixas. As populações paleoindígenas da Amazônia seriam, segundo a teoria, uma degeneração das civilizações Andinas.

No entanto, estudos arqueológicos das décadas finais do século XX têm colocado em xeque os postulados da Teoria Ecológica e redimensionado a densidade demográfica das populações indígenas antes – e mesmo depois – do Contato, nas áreas de várzea dos rios amazônicos. O que se tem constatado é que a ocupação humana não teria sido residual, nem tampouco limitada. Pelo contrário, e os primeiros registros etnohistóricos permitem visualizar isso, grandes grupos humanos concentravam-se nas várzeas do rio Amazonas e seus principais afluentes, formando verdadeiros senhorios que eram controlados por chefias políticas hierarquizadas.⁵⁷

Os europeus vão se maravilhar com a imensidão dos rios. Tão logo o Amazonas vai ser comparado como um rio-mar, o maior do orbe. Como era ao longo das margens dos rios, nas regiões de várzea, que a maior parte das populações indígenas se concentrava, os rios eram utilizados por essas populações para os mais diversos fins, como pesca, caça, comércio e guerras. Os rios se configuravam, portanto, como as vias de circulação por excelência.⁵⁸

Se havia maior facilidade de locomoção através dos rios, isso, todavia, não fazia dos caminhos fluviais os mais seguros. Em relatos de viajantes e cronistas, do século XVI ao XVIII, abundam passagens mostrando “perigos” encontrados ao longo dos rios, sejam os perigos *dos* próprios rios (como ondas, bancos de areia, troncos de pau), como perigos *nos* rios (como ataques de grupos indígenas que se deslocavam em “flotilhas” de canoas preparados para a guerra, bem como o ataque de mosquitos e animais peçonhentos).

Apesar dos perigos iminentes, encontrados a cada curva, os rios amazônicos foram de suma importância para o processo de penetração territorial e de colonização. Eles foram a porta de entrada para as expedições que atravessaram o continente, do Pacífico ao Atlântico. Também vão ser o caminho por onde a colonização portuguesa vai se iniciar no século XVII. A colonização na Amazônia se dá, portanto, fundamentalmente aquática.

⁵⁷ Cf.: CARVAJAL, Frei Gaspar de. *Relatório do novo descobrimento do famoso rio grande descoberto pelo capitão Francisco de Orellana*. Edição bilíngue. São Paulo: Scritta; [Brasília, DF]: Consejería de Educación de la Embajada de España, 1992.

⁵⁸ É evidente que não eram os únicos caminhos. Em sua crônica, Carvajal fala de algumas aldeias de onde saíam muitos caminhos para o interior, para as áreas de Terra Firme.

1.1. Homens da várzea: os índios e os rios na Amazônia pré-colonial⁵⁹

Séculos antes da chegada dos europeus, a Região que mais tarde ficaria conhecida como Amazônia já era habitada por povos autóctones, os indígenas. Os primeiros registros sobre a região informam um grande número de povos vivendo em imensas aldeias. Todavia, e apesar dos esforços da demografia histórica, estimar um número mesmo que aproximado de habitantes da região é praticamente impossível, e as tentativas neste sentido são muito controversas.⁶⁰

Em sua grande maioria os indígenas habitavam às margens dos rios, principalmente o Amazonas e seus principais afluentes. Em torno dos rios desenvolvera-se toda uma estrutura social, comercial e cultural. Os indígenas utilizavam-nos para as mais diversas atividades, como para a pesca, caça, para as trocas intertribais e as guerras, por exemplo. Os rios se configuravam não apenas como um mero complemento da paisagem, mas como parte crucial da vida dessas populações.

Todavia, por muito tempo parte da arqueologia sobre a Amazônia pré-colonial considerou os primeiros registros etnohistóricos do início do Contato como fantasiosos e que a densidade demográfica teria sido superestimada pelos cronistas. Tais pressupostos em muito tiveram como grandes interlocutores o casal de arqueólogos norte-americano Betty Meggers e Clifford Evans.

Na década de 1960 e 70, Meggers e Evans sustentavam a tese de que a floresta amazônica não teria sido um ambiente favorável ao desenvolvimento e manutenção de grupos humanos com culturas complexas.⁶¹ Por ser considerada como “floresta úmida tropical”, a floresta amazônica seria muito densa, pobre em recursos animais e vegetais e com solos empobrecidos para a agricultura.⁶² Por conta disso, pensava-se, “o crescimento populacional dos indígenas teria sido limitado e o desenvolvimento cultural local restrito a sequências relativamente curtas e simples”.⁶³

⁵⁹ Utilizamos o termo pré-colonial (ou pré-contato) ao invés de pré-história. O termo pré-história pressupõe aquilo que veio antes da história, portanto, não seria (ou não teria) história. O termo pré-colonial, por outro lado, pressupõe o apenas o advento da colonização como intermediário entre o que o “antes” e o “depois”, o “pré” e o “pós”, não desconsiderando, portanto, a história que veio antes.

⁶⁰ Alguns autores tentaram esforços nesse sentido. Sobre o assunto, Cf.: HEMMING, John. Apêndice: a população do Brasil em 1500. In: HEMMING, John. *Ouro vermelho: a conquista dos índios brasileiros*. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007, p. 721.

⁶¹ Para saber mais a respeito da trajetória de Meggers e Evans na Amazônia, Cf.: ROSA, Cassia Santos da. *Ilusão e paraíso: história e arqueologia na Amazônia (1948-1965)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

⁶² ROOSEVELT, Anna. Arqueologia Amazônica. In: CUNHA, Manuela Carneiro da (Org.) *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Cia. das letras, 1992, p. 54.

⁶³ *Ibidem*.

Tais concepções estariam embasadas na “Teoria do Determinismo Ecológico”. Tal teoria pressupunha que o desenvolvimento de sociedades indígenas na Amazônia teria sido limitado pela “pobreza de recursos ambientais”, e isso teria impedido “a concentração e o crescimento populacional e a intensificação econômica, fatores esses considerados pré-requisitos para o desenvolvimento da complexidade cultural”.⁶⁴

De acordo com a teoria, o meio ambiente básico das Terras Baixas Amazônicas, identificado como de floresta tropical, possui solos ácidos, lixiviados e frágeis, não sendo, portanto, um habitat propício à subsistência humana.⁶⁵ Assim, as limitações do meio ambiente teriam influenciado no subdesenvolvimento cultural dos povos indígenas da Amazônia pré-contato. Segundo os teóricos,⁶⁶ a “civilização” e as culturas complexas, como a cerâmica e a agricultura, teriam sido trazidas para a Amazônia a partir de ambientes mais favoráveis, como das Terras Altas andinas e mesoamericanas, considerados como “os centros da civilização americana”.⁶⁷

Para os teóricos, as Terras Baixas Amazônicas não teriam sido capazes de propiciar o desenvolvimento de culturas humanas complexas. O desenvolvimento indígena na história da Amazônia pré-contato teria sido interpretado mais como uma “história de invasões vindas de fora” do que como um “processo de desenvolvimento autóctone”.⁶⁸ Tal desenvolvimento teria sido, pois, tardio e as inovações culturais (como agricultura, cerâmica e complexidade cultural), fruto da influência externa, produto de invasões e migrações provenientes dos Andes.⁶⁹ No ambiente tropical úmido amazônico, as sofisticadas culturas andinas teriam decaído e se degenerado, dando origem às culturas indígenas. Como produtos de degenerações, as culturas amazônicas seriam, portanto, inferiores.⁷⁰

A arqueóloga Anna Roosevelt, no entanto, faz sérias críticas essa teoria. Segundo Roosevelt, o “pouco acurado conhecimento das características do ambiente para a adaptação humana”, teria fornecido interpretações errôneas “sobre o possível caráter e extensão da

⁶⁴ ROOSEVELT, Anna. Determinismo ecológico na interpretação do desenvolvimento social indígena da Amazônia. In: NEVES, Walter A. *Origens, adaptações e diversidade biológica do homem nativo da Amazônia*. Belém: MPEG/CNPq/SCT/PR, 1991, p. 103.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ Cf.: EVANS, C & MEGGERS, B. (1960); MEGGERS, B. (1954; 1971; 1985a; 1985b).

⁶⁷ ROOSEVELT, Anna. *Op. cit.*, 1991, p. 104.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 104. A autora utiliza constantemente o termo *pré-história* e *pré-histórico*, no entanto, reiteramos nossa problematização do termo na nota de nº 61 desta Dissertação.

⁶⁹ ROOSEVELT, Anna. *Op. cit.*, 1992, p. 54.

⁷⁰ Cf.: MEGGERS, B. & EVANS, C. *Archaeological investigations at the mouth of the Amazon*. Washington (DC), Bureau of American Ethnology, Bulletin 167, 1957. Sobre a “degeneração indígena” e as implicações no colonialismo, Cf.: NOELLI, Francisco Silva; FERREIRA, Lúcio Menezes. A persistência da teoria da degeneração indígena e do colonialismo nos fundamentos da arqueologia brasileira. In: *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.14, n.4, p.1239-1264, set.-dez. 2007.

ocupação humana”. Enquadrar a floresta amazônica como sendo simplesmente um ambiente de “floresta tropical úmida” é limitador e não daria conta de explicar a complexidade do ambiente das várzeas amazônicas, por exemplo. Ao contrário da Região Andina, onde se destacam “climas muito áridos, solos frequentemente pouco vantajosos, temperaturas diminutas e baixa biomassa”, as várzeas amazônicas apresentam “precipitações relativamente abundantes, fortes radiações solares e solos ricos, oferecem alta quantidade de biomassa aproveitável e excelentes recursos para o cultivo de plantas”.⁷¹ Tudo isso, ao contrário do que pressupunha a teoria ambiental, teria propiciado não apenas a ocupação de grupos humanos no período pré-contato na região das Terras Baixas Amazônicas, mas também o desenvolvimento cultural autóctone.

Contrariando os pressupostos da teoria ecológica, novas pesquisas arqueológicas a partir da década de 1980 revelam evidências de que o desenvolvimento humano na Amazônia teria sido bem mais complexo e não necessariamente resultado de invasões externas.⁷² Ao contrário do que se postulava anteriormente, Anna Roosevelt diz que evidências recentes confirmam que “a influência proveniente das terras baixas tropicais contribuiu para o desenvolvimento da agricultura e da complexidade cultural nos Andes”.⁷³ Nestes, a cerâmica e as grandes concentrações populacionais teriam aparecido muito depois.⁷⁴ Ou seja, os novos estudos arqueológicos têm evidenciado que, ao contrário do que se pensava, a cerâmica e a agricultura poderiam ter se desenvolvido nas Terras Baixas antes que nas Terras Altas. Assim, essas novas evidências e os novos estudos arqueológicos mostram que “a Amazônia não foi nem retardada, nem influenciada durante seus períodos mais antigos de ocupação humana”.⁷⁵ Se de fato houve alguma influência, as evidências apontam que fosse mais provável não *de fora* para a Amazônia, mas da Amazônia *para fora*.⁷⁶

Assim, indo na contramão da Teoria do Determinismo Ecológico, o que pesquisas recentes em arqueologia têm evidenciado é que esse quadro é muito mais complexo. As culturas

⁷¹ Ibidem, p. 55.

⁷² ROOSEVELT, Anna. Op. cit., 1992, p. 53.

⁷³ Ibidem, p. 54.

⁷⁴ Como diz a autora: “As mais antigas culturas complexas conhecidas na América do Sul ainda parecem ter se desenvolvido na área andina no período pré-cerâmico tardio, cerca de 2500-1000 a.C. muito antes que na Amazônia, onde elas parecem ter surgido pela primeira vez no primeiro milênio a.C. Entretanto, apesar de as sociedades complexas da Amazônia aparecerem mais tarde que as primeiras andinas, não é mais possível tratá-las como provenientes dos Andes. Está claro que os “cacicados” na Amazônia provieram diretamente de culturas cerâmicas anteriores da Amazônia oriental, bem distante dos Andes. A mais antiga delas foi encontrada no baixo Amazonas e sua influência difundiu-se, a partir daí, em direção às várzeas pré-andinas, e não o contrário. Muitas das sociedades complexas das terras baixas parecem ter sido culturas de longa duração que, ao invés de terem decaído no ambiente tropical. Antes cresceram em escala e sofisticação ao longo do tempo, e muitos dos seus sítios caracterizam-se como urbanos em tamanho e complexidade” (ROOSEVELT, Anna. Op. cit., 1992, p. 54-55).

⁷⁵ ROOSEVELT, Anna. Op. cit., 1991, p. 118.

⁷⁶ Ibidem, p. 124.

pré-coloniais da Amazônia, longe de serem a degeneração das culturas andinas, “parecem ter sido adaptações locais às características do meio-ambiente e à história da população...”.⁷⁷

A ocupação humana, portanto, não teria sido residual, tampouco limitada. Pelo contrário, e as fontes etnohistóricas do início do Contato dizem isso, grandes grupos humanos se concentravam nas várzeas do rio Amazonas e seus principais afluentes, formando verdadeiros senhorios que eram controlados por chefias políticas hierarquizadas.

Várzea e terra firme eram dois ecossistemas que se destacavam à chegada dos europeus à Amazônia. Segundo Antônio Porro, o ecossistema da terra firme corresponde, aproximadamente, a 98% da planície, “terra normalmente não inundada, com altitude de 10 a 100 metros sobre o nível do mar”.⁷⁸ Já o ecossistema da várzea corresponderia a cerca de 1,5% da planície Amazônica, sujeita a inundações anuais.⁷⁹ Segundo o mesmo autor, a várzea “é a região sujeita, parcial ou totalmente, às inundações anuais e o seu solo é constituído de sedimentos quaternários depositados anualmente pelo rio”.⁸⁰

A várzea pode variar de região para região. De acordo com Porro, em algumas a várzea pode ocorrer nas duas margens dos rios, ou em apenas uma delas, havendo trechos ainda em que ela não existe. Neste caso, “é quando o terraço terciário da terra firme cai abruptamente sobre o rio formando altas barrancas, comuns na margem direita do Solimões”.⁸¹

Emilio Moran divide a várzea amazônica em pelo menos duas “microrregiões”: a várzea alta e a várzea baixa. De acordo com Moran, “A várzea alta é muito variável em características ambientais, dependendo das áreas geológicas de onde provem o sedimento que é carregado pelas águas fluviais...”.⁸² Esse tipo de várzea seria característica das Terras Altas amazônicas, cujos solos “são muito diversos em suas características químicas e físicas”, com PHs que variam de alto a moderadamente ácidos. Por outro lado, as várzeas baixas possuíam um estereótipo mais característico das várzeas amazônicas, “sendo caracterizadas mais pelas oportunidades

⁷⁷ Ibidem, p. 126.

⁷⁸ PORRO, Antônio. O povo da Amazônia à chegada dos europeus. In: PORRO, Antônio. *O povo das águas: ensaios de etno-história amazônica*. Rio de Janeiro: Vozes, 1996, p. 12.

⁷⁹ Ibidem, p. 13.

⁸⁰ PORRO, Antônio. História indígena do alto e médio Amazonas: séculos XVI a XVIII. In: CUNHA, Manuela Carneiro da (Org.) *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Cia. das letras, 1992, p. 176.

⁸¹ Idem.

⁸² MORAN, Emilio F. O estudo da adaptação humana em ecossistemas amazônicos. In: NEVES, Walter A. *Origens, adaptações e diversidade biológica do homem nativo da Amazônia*. Belém: MPEG/CNPq/SCT/PR, 1991, p. 169-170.

que oferecem do que pelas limitações: solos aluviais originais de áreas geologicamente jovens dos Andes, com uma alta biomassa fluvial...”.⁸³

De acordo com Antônio Porro, as várzeas amazônicas possuem uma superfície estimada em torno de 65.000 km², ou seja, correspondendo a cerca de 1,5% a 2% do total da bacia amazônica. Não é, todavia, um ecossistema homogêneo:

[...] há uma várzea alta junto ao rio, resultante da maior deposição de sedimentos ao longo do tempo, e uma várzea baixa mais recuada, recortada por igarapés e lagos temporários e permanentes, onde predominam os capins. Quando a deposição de sedimentos é pequena ou nula e o rio corre junto à margem de terra firme ou de várzea estabilizada, é comum a ocorrência de igapó, a mata alta ribeirinha parcialmente submersa nas enchentes.⁸⁴

Diferente do ecossistema da terra firme, o ciclo biótico da várzea não depende da alternância de estações, mas sim do regime fluvial, do nível das águas dos rios. Na Amazônia, a partir do mês de novembro o nível das águas começa a subir, “atinge o clímax de maio a julho para cair a partir de agosto e chegar ao mínimo em outubro”.⁸⁵ Assim que os rios começam a secar, “as partes mais baixas da várzea retêm a fauna aquática nos lagos do interior, onde ela se concentra de forma a tornar a caça e a pesca altamente produtivas...”.⁸⁶ Com o solo enriquecido pelo depósito de sedimentos, pratica-se a agricultura, de agosto a abril.

Para Antônio Porro, a fertilidade dos solos, da caça e pesca, somado “às técnicas de armazenamento e conservação de alimentos que as populações da várzea desenvolveram”, teria feito desse ambiente natural um local propício para “sustentar uma população muito mais numerosa do que a terra firme”, o que explicaria “a alta concentração demográfica, o povoamento contínuo e as grandes dimensões das aldeias indígenas observadas pelos primeiros viajantes, em oposição ao povoamento disperso típico das populações da terra firme”.⁸⁷ Assim, Porro concorda que:

A história indígena do rio Amazonas se passa então, principalmente mas não exclusivamente, em áreas de várzea; mesmo aquelas tribos que estavam assentadas sobre os terraços de terra firme que chegam a margear o rio em diversos trechos tinham grande parte das suas atividades de subsistência ligadas à vida fluvial. Algumas tribos estavam tão identificadas com esse ambiente que consideravam as matas do interior lugar de bárbaros e impróprias à vida humana em sua plenitude.⁸⁸

⁸³ Ibidem, p. 170. Para efeito de nossa análise, o que vai nos interessar aqui são as várzeas baixas amazônicas, as quais chamaremos apenas de várzea.

⁸⁴ PORRO, Antônio. Op. cit., 1992, p. 177.

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ Ibidem.

Direta ou indiretamente, os povos indígenas da Amazônia pré e pós Contato utilizavam os rios, e, portanto, as várzeas, como meio circulante por excelência, seja para a caça, pesca, guerra, comércio... Enfim, para praticamente todas as suas atividades diárias. Apesar de possuir uma “pequena expressão dimensional” (apenas 1,5% do território amazônico), a várzea teve um papel de suma importância tanto no processo de penetração territorial quanto de colonização, já que era praticamente a única via de acesso.⁸⁹

Às margens dos rios, nas regiões de várzea, a natureza havia dado o suporte básico para o desenvolvimento do homem amazônico: rios fartos em pesca, floresta farta em caça, diversos tipos de árvore para a fabricação de embarcações. Por outro lado, e exatamente por conta disso, a natureza condicionou o homem amazônico à utilização dos rios para as suas necessidades de sobrevivência. Isso não quer dizer, no entanto, que a natureza *determinou* uma forma de vida, mas sim que ela *condicionou*, e o homem amazônico, no afã da sobrevivência, aprendeu a utilizar a natureza para a satisfação de suas necessidades básicas.

Nos anos iniciais do Contato, no século XVI, os primeiros viajantes a chegarem à Amazônia vão se surpreender com os povoados extensos localizados às margens dos rios, nas áreas de várzea, com o expressivo volume demográfico, a estratificação social e o ativo comércio intertribal. Segundo Antônio Porro, as crônicas dos séculos XVI e XVII mostram que a extensão desses povoados indígenas, ou melhor, *províncias*, localizavam-se ao longo de quilômetros nas margens dos rios, o que seria “consistente com uma economia essencialmente ligada aos recursos aquáticos e da várzea inundável”,⁹⁰ com uma organização sócio-política elaborada, inclusive com estratificação social.

1.2. O “maior rio do orbe”: o rio Amazonas no olhar dos cronistas

Os primeiros europeus a navegarem pelo rio Amazonas e seus principais afluentes (como Rio Negro, Madeixa, Tapajós, Xingu, entre outros) vão se admirar com a imensidade das águas, com a riqueza da sua flora e fauna e com as populações que habitavam suas margens. Todavia, se por um lado a vastidão das águas impressionava, por outro, elas, exatamente por conta dessa vastidão, causaram medo, temor. O medo de se perderem as embarcações e serem sepultados no fundo dos rios por conta da fúria das águas durante as tempestades ou da temível “pororoca”; o medo dos animais que infestavam os rios, como jacarés, cobras e até peixes como o poraquê; o medo dos “selvagens” desconhecidos que, em flotilhas de canoas com dezenas de

⁸⁹ PORRO, Antonio. Op. cit., 1996, p. 13.

⁹⁰ PORRO, Antonio. Op. cit., 1992, p. 176.

guerreiros, saíam ao encontro dos estranhos navegadores. Um misto, pois, de paraíso e inferno. Nas crônicas e relatos de viagem dos europeus que navegaram pelos rios amazônicos, do século XVI ao XVIII, os rios aparecem não apenas como um mero complemento à paisagem edênica, mas sim como fundamental à vida das populações indígenas.

Século XVI e a expedição de Orellana

No final do século XV a região conhecida hoje como Amazônia brasileira foi tocada pela primeira vez por europeus. Eram espanhóis em uma expedição sob o comando do navegador Vicente Yáñez Pinzón, a serviço da Espanha. Chegaram ao delta de um grande rio ao qual denominaram de *Santa Maria de la Mar Dulce*, mais tarde denominado de Amazonas, e navegaram por mais de cem quilômetros, seguindo o curso do rio. No entanto a expedição iria recuar diante da *pororoca*, fenômeno que colocara em grave risco as caravelas e os obrigou a voltar ao mar, indo explorar o litoral amapaense.⁹¹

Alguns dias após a passagem de Pinzón, outra expedição, comandada pelo espanhol Diogo de Lepe, também iria penetrar as terras amazônicas. No entanto, Lepe iria subir um rio cujas águas “eram menos doces que as percorridas por Yáñez Pinzón e que os índios denominavam Marañón”, muito provavelmente o rio Pará.⁹² Para o historiador Auxiliomar Silva Ugarte, as viagens comandadas por Pinzón e Diogo de Lepe inaugurariam uma dupla percepção europeia sobre a Amazônia. A primeira seria “o encanto pelo imediatamente visível e positivo – as águas doces e a aparente fertilidade da terra”. A segunda, “a expectativa, igualmente positiva, da existência de diversas riquezas”.⁹³ Ao encantamento inicial, no entanto, e apesar da expectativa de riquezas, não tardaria a ser adicionado outra percepção: desilusão face aos perigos enfrentados pelo rio.

Com a “descoberta” da Região Amazônica pelos espanhóis, a partir das primeiras décadas do século XVI, e principalmente com a divulgação da possibilidade de existência de incontáveis riquezas, logo outras expedições seriam formadas para navegar o rio Amazonas a partir dos Andes. A primeira delas foi a expedição de Alonso Mercadillo, em 1538. Composta de 185 pessoas, a pé e a cavalo, a expedição saiu dos Andes e chegou até a Província dos Maina, na região do Alto Amazonas. No entanto, a viagem não prosseguiu. Os expedicionários

⁹¹ NETO, José Maia Bezerra. Conquista portuguesa na Amazônia. In: ALVES FILHO, Armando, *et al.* *Pontos de História da Amazônia*. Vol. 1. Belém: Paka-Tatu, 2001, p. 12.

⁹² HEMMING, John. Op. cit., 2007, p. 274, nota 4.

⁹³ UGARTE, Auxiliomar Silva. Margens míticas: a Amazônia no imaginário europeu do sec. XVI. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flavio dos santos (Org.). *Os senhores dos rios: Amazônia, margens e história*. Rio de Janeiro: Campus, 2003, p. 5-6.

amotinaram-se e prenderam o comandante Mercadillo.⁹⁴ De acordo com Ugarte, tal fracasso não iria desencorajar os espanhóis em novas tentativas de avançar para as vastas regiões a leste dos Andes.

Durante as primeiras décadas do século XVI uma série de histórias maravilhosas sobre o *El Dourado* e o *País da Canela* iriam se espalhar entre a população espanhola que habitava a região do atual Peru. Tais histórias passaram a povoar o imaginário dos espanhóis ávidos por riquezas e decerto atiçaram cada vez mais a cobiça dos conquistadores com a possibilidade de ganhos materiais de alto valor. Foi nesse contexto que novas expedições foram organizadas.

Em fins da década de 1540 o conquistador espanhol Francisco Pizarro, após ouvir de chefes indígenas e de soldados espanhóis notícias de grande riqueza para leste dos Andes, encarregou seu irmão, Gonzalo Pizarro, de preparar uma expedição ao “País da Canela” e à “Lagoa Dourada”.⁹⁵ Em fevereiro de 1541, a expedição composta de 220 espanhóis e 4.000 índios, aproximadamente, saiu de Quito em direção à Amazônia. Quase um ano depois, em outubro ou novembro do mesmo ano, chegaram ao vale do rio Coca, território onde estaria localizada a afamada especiaria. Encontraram as árvores de canela, todavia eram pequenas e estavam dispersas por grandes extensões de floresta, o que dificultava a coleta e tornava inviável a sua exploração para fins comerciais.⁹⁶ Pizarro, malgrado o insucesso com a especiaria, resolveu continuar a viagem, desta vez à procura da Lagoa Dourada. No entanto, a ruína da expedição, somado aos perigos encontrados pelo caminho e às baixas humanas, fez com que a fome pairasse sobre o que restara do corpo expedicionário e a necessidade de sobrevivência falasse mais alto.

Após índios da região informarem que seguindo o curso do rio Coca encontrariam alimentos, Gonzalo Pizarro decidiu “enviar uma pequena tropa para buscar os anunciados alimentos na região de confluência do rio Coca com o rio Napo”.⁹⁷ Pizarro entregou então o comando da referida tropa ao capitão Francisco de Orellana. Com um barco e quatro canoas, partiram 57 expedicionários com a intenção de descer o rio e retornar o mais breve possível, trazendo comida para o resto da expedição. Todavia, assim como a expedição de Pizarro em busca do País da Canela, a expedição de Orellana em busca de comida também não obteria sucesso. Como escreveu o frei dominicano Gaspar de Carvajal, cronista da viagem, “y comenzó

⁹⁴ UGARTE, Auxiliomar Silva. *Sertões dos Bárbaros: o mundo natural e as sociedades indígenas da Amazônia na visão dos cronistas ibéricos (séculos XVI-XVIII)*. Manaus: Editora Valer, 2009, p. 35.

⁹⁵ *Ibidem*, p. 40.

⁹⁶ *Ibidem*, p. 41. Para mais sobre o assunto, Cf.: BÉNAT-TACHOT, Louise. Del sabor a canela a la navegación en Mar Dulce: la improbable geografía del “río Marañon”. In: CHAMBOULEYRON, Rafael; SOUZA JUNIOR, José Alves de. (Org.). *Novos olhares sobre a Amazônia colonial*. 1ª Ed. Belém, PA: Paka-Tatu, 2016, p. 13-38.

⁹⁷ UGARTE, Auxiliomar Silva. *Op. cit.*, 2009, p. 41.

a seguir su río abajo con propósito de luego dar la vuelta, si comida si hallase; lo cual salió al contrario de como todos pensábamos; porque no fallamos comida en doscientas leguas, ni nosotros la hallábamos, de cuya causa padecemos muy gran necesidad [...]”.⁹⁸

Os expedicionários não encontrariam alimentos nem para eles e muito menos para os demais que haviam ficado para trás. Bastante debilitados, não tiveram condições físicas de retornar ao acampamento de Pizarro, devido às fortes correntezas do rio Napo. Resolveram continuar a viagem seguindo o curso do rio, sendo Orellana eleito chefe supremo da agora autônoma expedição. Assim começava, segundo Auxiliomar Silva Ugarte, “uma epopeia que duraria 9 meses, de dezembro de 1541 a agosto de 1542, e seria a primeira expedição a percorrer quase todo o rio Amazonas até a foz, no oceano Atlântico”.⁹⁹

Ao longo da expedição, Orellana e seus companheiros iriam sofrer bastante com a privação de alimentos, assim como com os perigos encontrados no rio. Como escreve Carvajal:

El segundo día que salimos y nos apartamos de nuestros compañeros nos hubiésemos de perder en medio del río, porque el barco dio en un palo y sumióle una tabla, de manera que a no estar cerca de tierra acabáramos allí nuestra jornada; pero púsose luego remedio en sacarse de agua y ponerle un pedazo de tabla, y luego comenzamos nuestro camino con muy gran prisa; y como el río corría mucho andábamos a veinte y a veinte y cinco leguas, porque ya el río iba crecido y aumentando así, por causa de otros muchos ríos que entraban en él por la mano diestra hacia el sur [...]”¹⁰⁰

Apesar de não fazer uma descrição pormenorizada dos rios – como outros cronistas farão mais tarde –, da *Relación* de Carvajal sobressaem-se principalmente os obstáculos encontrados e perigos causados *pelos* rios (como as fortes correntezas; os troncos de madeiras que, ao serem arrancados pelas tempestades, iam rolando pelo rio e colidiam com embarcações; o fenômeno da pororoca) e os perigos *nos* rios, como os ataques de índios. Com relação aos perigos causados pelo rio, a fúria das águas caudalosas pode ser vista, por exemplo, em duas passagens. Na primeira, os perigos seriam por conta da correnteza dos rios:

[...] pero en confianza que no podíamos estar lejos, acordamos de pasar adelante, y esto no con poco de trabajo de todos, y como otro ni otro día no se hallase comida ni señal de población, con parecer del Capitán, dije yo una misa, como se dice en la mar, encomendando a Nuestro Señor nuestras personas y vida, y suplicándole, como indigno, nos sacase de tan manifiesto trabajo y perdición, porque ya se nos traslucía, porque aunque quisiésemos volver agua arriba no era posible por la gran corriente, pues tentar de ir por

⁹⁸ CARVAJAL, Frei Gaspar de. *Relatório do novo descobrimento do famoso rio grande descoberto pelo capitão Francisco de Orellana*. Edição bilíngue. São Paulo: Scritta; [Brasília, DF]: Consejería de Educación de la Embajada de España, 1992, p. 32.

⁹⁹ UGARTE, Auxiliomar Silva. Op. cit., 2009, p. 42.

¹⁰⁰ CARVAJAL, Frei Gaspar de. *Relatório...*, p. 32.

tierra era imposible: de manera que estábamos en gran peligro de muerte a causa de la gran hambre que padecimos [...] ¹⁰¹

Um pouco mais a frente, possivelmente falando sobre o fenômeno da pororoca, Carvajal descreve a fúria das águas e o perigo que era navegar por elas, devido aos redemoinhos e à grande quantidade de madeira que era arrastada:

[...] y aquí estuvimos en punto de nos perder, porque al entrar, que entraba este río en el que nosotros navegábamos, peleaba la una agua con la otra y traía mucha madera de un cabo a otro, que era trabajo navegar por él, porque hacía muchos remolinos y nos traía a un cabo y a otro; pero con harto trabajo salimos deste peligro sin poder tomar le pueblo, y pasamos a delante [...] ¹⁰²

A *Relación* de Carvajal foi um dos primeiros escritos sobre a região amazônica. Por conta disso, não é de surpreender que os europeus se sentissem tão temerosos diante de um rio desconhecido. De acordo com Auxiliomar Ugarte, “Perigos e incômodos, aparecidos *no* e causados *pelo* rio, foram constantes durante a viagem capitaneada por Orellana”. ¹⁰³ Segundo este autor, na *Relación* de Carvajal,

[...] o registro dos obstáculos naturais cumpriam duas funções: a) transmitir aos leitores potenciais, com a maior fidelidade possível, informações acerca da realidade física com que os expedicionários encontravam a cada légua percorrida; b) demonstrar a intervenção de Deus, que transformava os obstáculos naturais em elementos de provação dos espanhóis, cuja sobrevivência naquelas paragens tão desconhecidas e adversas dependia da fé que depositavam n’Ele. Ademais, os obstáculos naturais dos rios, mesmo que fossem os mais perigosos, não deixavam de fascinar os expedicionários, numa estranha simbiose de temor e encanto [...] ¹⁰⁴

Escritos posteriores sobre a região amazônica estarão permeados por esta “simbiose” entre temor e encanto, fascínio e desilusão.

Entre os perigos causados *no* rio estavam, principalmente os ataques de índios. A primeira visão de índios acontece no dia 9 de janeiro de 1542. Na noite do dia anterior, os expedicionários ouviram o som de tambores e se animaram, já que estavam debilitados por conta da fome que passavam e aquele som poderia significar a existência de alguma aldeia por perto, o que conseqüentemente seria sinônimo de alimento. Pela manhã navegaram em direção ao povoado e avistaram quatro canoas que vinham cheias de índios em sentido contrário. Os índios de imediato fogem dando alarme. Pouco tempo depois, “en menos de un cuarto de hora”, como diz Carvajal, ouviram tambores tocando intensamente. O capitão Orellana manda que todos remem velozmente para chegar ao povoado antes que os indígenas se recolhessem. Não

¹⁰¹ Ibidem, p. 34.

¹⁰² Ibidem, p. 42.

¹⁰³ UGARTE, Auxiliomar Silva. Op. cit., 2009, p. 173.

¹⁰⁴ Ibidem.

houve embate. Permanecem alguns dias na aldeia, onde o capitão Orellana recebe os 13 Senhores daquelas terras, das quais toma posse simbolicamente em nome de Sua Majestade. Partem no dia 2 de fevereiro.

No dia 12 de maio chegaram às províncias de Machiparo, que eram terras grandes e populosas. Sobre Machiparo, informa Carvajal: “está asentado sobre el mismo río en una lona, y tiene muchas y grandes poblaciones que juntan de pelea cincuenta mil hombres de edad de treinta años hasta setenta, porque los mozos no salen a la guerra ni en cuentas batallas nosotros con ellos tuvimos no les vimos, sino fueron viejos...”.¹⁰⁵ É na província de Machiparo, pois, que são travadas grandes batalhas pelos rios. Como diz Carvajal:

Antes que llegásemos a este pueblo con dos leguas vimos estar blanqueado los pueblos, y no habíamos andado mucho cuando vimos venir por el río arriba muy gran cantidad de canoas, todas puestas a punto de guerra, lucidas, y con sus pabeses, que son de conchas de lagartos y de cueros de manatís y de dantas, tan altos como un hombre, porque todos los cubren.¹⁰⁶

Ao longo da expedição, o grupo se depara com grandes povoamentos, com índios ou navegando pelos rios ou nos portos, em grande quantidade que faz o capitão Orellana temer a tentativa de aportar os barcos em busca de provisões. Ao longo do caminho conflitos com grupos indígenas no meio do rio eram quase inevitáveis, pois os índios sempre estavam a postos para defender suas aldeias, com armas e escudos nas mãos e gritos de guerra. Para tentar fugir dos povoados e dos ataques, Orellana ordena que a navegação fosse feita pelo meio do rio.

No dia 25 de junho, saindo da província de São João, que tinha mais de 150 léguas de costa, a expedição passara por umas ilhas que, num primeiro momento, pensavam estar despovoadas. No entanto, diz Carvajal,

[...] después que nos hallamos en medio de ellas, fueron tantas las poblaciones que en las dichas islas parecían y vimos, que nos pesó; y como nos vieron, salieron a nosotros al río sobre doscientas piraguas, que cada una trae veinte y treinta indios, y de ellas cuarenta, y destas hubo muchas: venían muy lucidas con diversas divisas y traían muchas trompetas y tambores, y órganos que tañen en la boca, y arrabales que tienen a tres cuerdas; y venían con tanto estruendo y grita y con tanta orden, que estábamos espantados.¹⁰⁷

O grande número de pirogas¹⁰⁸ repletas de índios armados e prontos para a guerra causava grande espanto no capitão e nos expedicionários, e não passaram despercebidas por Carvajal. Ao narrar o encontro com um “esquadrão de pirogas” e fazer referência a um rio

¹⁰⁵ CARVAJAL, Frei Gaspar de. *Relatório...*, p. 54.

¹⁰⁶ *Ibidem*.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 82-84.

¹⁰⁸ Como veremos no próximo capítulo, o termo “piroga” era o nome genérico dado às canoas indígenas.

“qualhado de pirogas”,¹⁰⁹ reforça a ideia de que além dos perigos representados *pelo* rio, os perigos *no* rio também eram constantes e perseguiriam a expedição até o final.

Ao fim da expedição, Carvajal retornou a Lima. Para Antônio Porro, as notícias que o dominicano trouxe “reavivaram no Peru a crença já existente de países fabulosamente ricos perdidos nas florestas equatoriais”, e iria incentivar, nos anos seguintes, diversas expedições a adentrarem a região a Leste dos Andes “na procura inútil dessa miragem...”.¹¹⁰ Por ser um dos primeiros relatos sobre a Amazônia, a *Relación* de Carvajal iria inaugurar um rico filão de relatos sobre a região, que a revelariam tanto como uma terra fértil, farta, mas que também estava repleta de perigos.

Século XVII e a expedição de Pedro Teixeira.

Ainda no século XVI, quase duas décadas após a expedição de Orellana, a expedição de Pedro de Ursua iria repetir praticamente o mesmo trajeto da anterior. Diferente daquela, porém, esta visava o *País dos Omágua* e do *El Dorado*, não o *País da Canela*. A expedição parte também dos Andes em setembro de 1560, com cerca de 870 pessoas, das quais 370 eram espanhóis e mestiços e 500 eram índios, “distribuídos em 2 bergantins, 7 chatas, 20 balsas e muitas canoas”.¹¹¹ Inicialmente a expedição foi chefiada por Pedro de Ursua, que havia sido nomeado governador dos países de Omágua e Dorado. No entanto, uma rebelião levaria o mestre de campo Lopo de Aguirre a assumir os rumos da expedição. Esta, segundo Auxiliomar Silva Ugarte, “ganharia fama, não pelos resultados, nulos em faces dos seus objetivos, mas pelas tragédias internas que marcaram a viagem”.¹¹²

Com o fim da jornada de Pedro de Ursua ocorreu “um vazio de poder colonial ibérico na Amazônia”, o que ocasionou novas tentativas de conquista da região por europeus não ibéricos, como ingleses, holandeses e franceses, que não reconheciam a validade do Tratado de Tordesilhas de 07 de junho de 1494 que dividia a posse das terras descobertas e por descobrir entre Portugal e Espanha.¹¹³ As “entradas” estrangeiras na Região Amazônica começaram a partir da década de 1590, com financiamento de companhias comerciais e aval dos governos, ocupando algumas áreas da região e se fixando “em diferentes pontos do baixo Amazonas,

¹⁰⁹ Ibidem, p. 92.

¹¹⁰ PORRO, Antonio. *As crônicas do Rio Amazonas: tradução, introdução e notas etnohistóricas sobre as antigas populações indígenas da Amazônia*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1992, p. 11.

¹¹¹ UGARTE, Auxiliomar Silva. Op. cit. 2009, p. 58.

¹¹² Ibidem, p. 57.

¹¹³ BARRETO, Mauro Vianna. *Soldados, comerciantes, colonos e índios: a disputa europeia pela foz do Amazonas (1616-1647)*. Belém, Pa. Editora Estudos Amazônicos, 2016, p. 14.

fundando fortes e feitorias e travando amizade com diferentes sociedades nativas”.¹¹⁴ Seria em torno desse contexto que, meio século depois e buscando expulsar os “novos” invasores, dar-se-ia a expedição de Francisco Caldeira Castelo Branco à foz do rio Amazonas em 1616, a primeira de origem lusitana em solos amazônicos.¹¹⁵

No final de 1615, após a restauração da Capitania do Maranhão do poder dos franceses com sua conseqüente expulsão, o capitão-mor Alexandre de Moura nomeou Castelo Branco para chefiar a expedição à foz do rio Amazonas, com o título de “Descobridor e Primeiro conquistador do Amazonas”.¹¹⁶ De acordo com Ribeiro do Amaral, as “razões determinantes e decisivas desta temerosa empresa” foram as “notícias alarmantes levadas a Lisboa pelo capitão português Manuel de Sousa d’Eça”.¹¹⁷ Dentre as “notícias” estavam, por exemplo, o comércio praticado na região por holandeses e ingleses. Além disso, sabendo-se que pelo rio Amazonas se poderia chegar ao Peru, seria de grande entrave aos interesses da Coroa se os “inimigos estrangeiros” conquistassem e povoassem o dito rio.¹¹⁸

Havia, portanto, necessidade urgente de “socorro” ao Amazonas. Para isso teria sido designada uma frota composta de três embarcações: Santa Maria de Candelária, Santa Maria da Graça e Assunção;¹¹⁹ de acordo com Ribeiro do Amaral, eram “um patacho, um caravelão e uma lancha grande”.¹²⁰ Composta de 150 homens – “além dos índios que pudessem servir, não só no manuseio das embarcações do seu transporte, senão de *línguas*, capazes de atrair aos portugueses e muito gentio, de quem se dizia povoada a costa e entrada daquele majestoso rio”¹²¹ –, a expedição saiu no dia 25 de dezembro de 1615 de São Luís, no Maranhão, navegando pela costa do atual Estado do Pará, chegando no território onde seria fundada a cidade de Belém em 12 de janeiro de 1616, gastando 18 dias de viagem.¹²²

Como aponta Ribeiro do Amaral, “Escassas, apagadas e, sobretudo, muitíssimo incompletas, são as notícias que da jornada de Francisco Caldeira de Castelo Branco lograram chegar até nós...”.¹²³ Da dita viagem, ao que parece, o único documento que consta é a *Relação do que há no grande Rio das Amazonas novamente descoberto*, do capitão André Pereira. Nesta,

¹¹⁴ UGARTE, Auxiliomar Silva. Op. cit. 2009, p. 89-90.

¹¹⁵ Ibidem, p. 90.

¹¹⁶ CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém, Editora da Universidade Federal do Pará, 1973, vol. 1, p. 13.

¹¹⁷ AMARAL, Ribeiro do. *Fundação de Belém do Pará: jornada de Francisco Castelo Branco, em 1615-1616*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010, p. 25.

¹¹⁸ Ibidem, p. 27.

¹¹⁹ CRUZ, Ernesto. Op. cit., 1973, vol. 1, p. 13.

¹²⁰ AMARAL, Ribeiro do. Op. Cit., 2010, p. 52.

¹²¹ Ibidem, p. 53.

¹²² CRUZ, Ernesto. Op. cit., 1973, p. 14.

¹²³ AMARAL, Ribeiro do. Op. Cit., 2010, p. 23.

diz Ribeiro do Amaral, “tudo é vago, impreciso, obscuro, quase desconhecido”.¹²⁴ Apesar das poucas informações sobre o rio Amazonas, da *Relação* de André Pereira é possível visualizar a “fertilidade do rio”. Segundo ele: “O rio parece capaz para mui grandes causas por ser da largura que digo, e as terras muito férteis com muita diversidade de madeiras, como as do Brasil e mais avantajadas por serem árvores notavelmente grandes...”.¹²⁵

Poucos anos depois, em 1619, chega ao Maranhão o comandante de navio Simão Estácio da Silveira. Em sua *Relação Sumária*, de 1624, Simão Estácio escrevendo sobre o rio Amazonas diz que:

[...] e na verdade é muito formoso e há nele mais de cem ilhas, e outras grandezas e excelências mui notáveis, e é o maior rio que há em toda a redondeza da terra, e tem cento e vinte léguas de boca e mais de mil léguas de descida desde o Peru. Ao qual Sua Majestade pode mandar abrir uma porta por este rio, por onde com grande comodidade e brevidade, venham as riquezas dele a Espanha, sem os inconvenientes de as tragar por terra ao mar do Sul, e por ele a Panamá e dali outra vez a Nombre Dios, na frota a Espanha, que tudo são trabalhosas e dificultosas escalas.¹²⁶

Os textos de Estácio possuem, segundo Serge Gruzinski, caráter propagandistas, “destinados a atrair candidatos à colonização”.¹²⁷ Estácio, ao mesmo tempo em que exalta as riquezas e as potencialidades do Estado, chama a atenção para a utilização do rio Amazonas como meio de escoamento da prata do Peru para a Espanha sem os inconvenientes que até então se impunha à rota, como anteriormente havia sido noticiado pelo capitão português Manuel de Sousa d’Eça como um dos motivos para que se fizesse a jornada ao Amazonas.

Não muito tempo depois, em fevereiro de 1637, dois religiosos e seis soldados espanhóis chegam a Belém, descendo pelo rio Amazonas. Eram os leigos franciscanos Domingo de Brieva e André de Toledo, únicos sobreviventes de uma missão destruída pelos índios Encabelados no alto Amazonas.¹²⁸

O fato causaria estranheza às autoridades portuguesas do Estado do Maranhão. Assim, o então governador do Estado, Jácome Raimundo de Noronha, após ouvir as informações dos religiosos e ficar sabendo “da relativa facilidade de navegação pelo rio Amazonas”, e “temeroso de que os espanhóis realizassem incursões até bem próximas a Belém”, resolveu se adiantar ante “uma possível investida espanhola, organizando uma expedição para subir o rio

¹²⁴ Ibidem, p. 66.

¹²⁵ PEREIRA, André. *Relação do que há no grande Rio das Amazonas novamente descoberto [1616]*. In: AMARAL, Ribeiro do. Op. cit., p. 57.

¹²⁶ SILVEIRA, Simão Estácio da. *Relação sumária das cousas do Maranhão dirigida aos pobres deste Reino de Portugal [1624]*. São Luís: Edições AML, 2013, p. 64.

¹²⁷ GRUZINSKI, Serge. *A Amazônia e as origens da globalização (sécs. XVI-XVIII) – Da História local à História global*. Belém: Estudos Amazônicos, 2014, p. 30.

¹²⁸ UGARTE, Auxiliomar Silva. Op. cit. 2009, p. 100.

Amazonas”.¹²⁹ O comando da expedição ficaria a cargo do capitão Pedro Teixeira, militar que acompanhara Castelo Branco na expedição de 1616. De acordo com Auxiliomar Silva Ugarte, a intenção do governador seria de tomar posse da região do Alto Amazonas para a Coroa portuguesa e, para tanto, a escolha de Pedro Teixeira para comandar a expedição seria essencial, pois além de ter uma longa vivência no Baixo Amazonas, como militar, também havia se destacado nas lutas contra nações europeias que, desde o início do século XVII, faziam incursões pela região.¹³⁰ Teixeira era, portanto, um “súdito fiel da Coroa portuguesa”, o que justificaria a sua escolha.

De acordo com Christóbal de Acuña, religioso espanhol que acompanhou a expedição no retorno de Quito até Belém e que escreveu uma das *crônicas*¹³¹ da viagem:

Salió pues este buen caudillo de los confines del Pará, a los veintiocho de octubre de mil seiscientos e treinta e sete, con quarenta e sete canoas de razoável porte [...] y en ellas setenta soldados portugueses, mil doscientos indios de boga y guerra, que con las mujeres y muchachos de servicio pasarían todas de dos mil personas. Duró el viaje cerca de un año, así por la fuerza de las corrientes, como también por el tiempo, que en hacer mantenimientos para tan numeroso ejército era fuerza se gastase, y principalmente por caminar sin guías ciertas que les pudiese enderezar sin rodeos ni dilaciones por los rumbos más breves [...]¹³²

Iniciada no Forte de Gurupá, em outubro de 1637, a expedição tinha como guia o frei Domingos de Brieva e como piloto o português Bento da Costa, e chegaria a Quito em fins de 1638, “sendo recebidos num clima de festa e desconfiança”.¹³³ É nesse clima de desconfiança que uma nova expedição foi organizada para descer o Amazonas, de Quito a Belém. A nova expedição saiu de Quito em 16 de fevereiro de 1639. A viagem duraria dez meses, chegando em Belém em 12 de dezembro de 1639. E é no contexto da “descida” do rio Amazonas que Acuña escreveu a sua *Relación*, a mando dos funcionários reais de Quito. Segundo Ugarte,

[...] a *relación* do padre Acuña é, também, história dos primeiros intentos de descoberta e conquista da Amazônia. É, ainda, um importantíssimo diário de viagem, onde as informações gerais da paisagem e dos povos nativos são entrelaçadas com o registro dos eventos ocorridos durante a jornada [...]¹³⁴

¹²⁹ Ibidem, p. 100.

¹³⁰ Ibidem, p. 101.

¹³¹ Da expedição de Pedro Teixeira, foram deixadas pelo menos 4 narrativas, a primeira é do próprio Pedro Teixeira (“Relación del General Pedro Tejeira de el rio de las Amazonas”); a segunda do padre jesuíta Alonso de Rojas (“Relación del Descubrimiento del río de las Amazonas...”); a terceira é a do padre Acuña (“Nuevo Descubrimiento del Gran Río de las Amazonas...”); e a quarta é de Maurício de Heriarte (“Descripçam do Estado do Maranhã, Para, Corupa e Rio das Amazonas”). No entanto, para efeito de nossa análise aqui, privilegiamos apenas a crônica de Acuña e de Heriarte.

¹³² ACUÑA, Christóbal de. *Novo Descobrimento do Grande Rio das Amazonas*. Montevideu: Consejería de Educación de Embajada de España en Brasil; Oltaver, 1994, p. 63.

¹³³ UGARTE, Auxiliomar Silva. Op. cit. 2009, p. 101.

¹³⁴ Ibidem, p. 120.

Durante a viagem, Acuña descreve com detalhes a paisagem, nomeando os rios e dando as suas características, nomeando as nações indígenas que, em grandes comunidades, habitavam as margens dos rios. Todavia, diferentemente do que se vê em Carvajal e na expedição de Orellana, os embates com índios pelos rios não aparecem no relato de Acuña. Isso, é provável, pode ter acontecido por conta da forma de narração. Enquanto que a narrativa de Carvajal se aproxima da narrativa de um “diário”, relatando o que se passa no dia a dia ao longo da expedição, Acuña organiza sua narrativa por “temas”, capítulos separados, apesar de que, segundo Ugarte, Acuña entrelace informações da paisagem e dos povos indígenas com o que aconteceu durante a jornada.¹³⁵ Apesar disso, assim como em Carvajal, a crônica de Acuña revela um rio Amazonas situado entre fascínio e desilusão. Sobre o rio Amazonas, considerado por ele como “o maior do orbe”, escreve:

Es el famoso Río de las Amazonas, que corre y baña las más ricas, fértiles y pobladas tierras de todo el imperio de Perú, el que de hoy en adelante podemos, sin usar de hipérbolos, calificar por el mayor y más célebre del orbe. Porque si el Ganges riega toda la India, y por caudaloso oscurece el mar cuando desagua en él, haciéndole que pierda el nombre y se llame Sinu-Gangético, por otro nombre Golfo de Bengala; si el Eufrates, por río afamado de la Siria, y parte de la Persia, es las delicias de aquellos reinos; si el Nilo riega lo mejor del África, fecundándola con sus corrientes; el Río de las Amazonas riega más extendidos reinos, fecunda más vegas, sustenta más hombres, y aumenta con sus aguas a más caudalosos océanos; solo de falta, para vencerlos en felicidad, tener su origen en él Paraíso, como de aquéllos lo afirman grandes autores.¹³⁶

Das margens do rio Amazonas, escreve Acuña, pode-se afirmar que “son en la fertilidad paraísos, y si al arte ayuda a la fecundidad del suelo será todo él unos apacibles jardines [...]”.¹³⁷ As províncias vizinhas ao rio Amazonas não precisariam de “extraños bienes”, pois tudo se podia tirar do rio, pois ele “es abundante de pesca, los montes de caza, los aires de aves, los árboles de frutas, los campos de mieses, la tierra de minas, y los naturales que le habitan de

¹³⁵ De acordo com Maria Cristina Bohn Martins, citando Walter Mignolo, no século XVII o sentido de *Relación* era o de narra algo que ocorreu, mas que no “contexto dos discursos gerados no ambiente da conquista e colonização da América, ele adquire o significado mais estreito de ‘relato ou informe solicitado pela Coroa’”. Tais aspectos justificam o texto de Acuña, tendo em vista que o “Novo Descobrimento” foi solicitado pela Governo de Quito, o que não ocorreu com o texto de Carvajal. Como diz Martins, “De fato, embora adote o nome de *Relación*, o documento de Carvajal foi sim escrito como pretenso ‘informe ou narração de algo que ocorreu’, mas numa iniciativa do dominicano, que pretendia isentar Orellana da culpa que lhe era atribuída por não ter cumprido o acordo feito com Gonzalo Pizarro, ao dar seguimento à viagem em vez de voltar em socorro dos companheiros famintos. Assim sendo, a escolha deste tipo discursivo para seu relato (*Relación que escribió Fr. Gaspar de Carvajal*), possivelmente aspire conferir a ele uma garantia de veracidade”. MARTINS, Maria Cristina Bohn. Descobrir e redescobrir o grande rio das amazonas. As *relaciones* de Carvajal (1542), Alonso de Rojas SJ (1639) e Christóbal de Acuña SJ (1641). In: *Revista de História*, São Paulo, v. 156, 2007, p. 42.

¹³⁶ ACUÑA, Christóbal de. *Novo Descobrimento...*, p. 74.

¹³⁷ *Ibidem*.

grandes habilidades y agudos ingenios para todo lo que importa [...]”.¹³⁸ O Amazonas é visto como “señor absoluto de todos los otros ríos”:

Camina siempre culebreando en vueltas muy dilatadas, y como señor absoluto de todos los otros ríos que en él entran, tiene repartidos sus brazos, que son como fieles ejecutores suyos, por medio de los cuales sale al encuentro, y cobrando de ellos el debido tributo de sus aguas, los vuelve a incorporar en la canal principal [...]¹³⁹

O rio Amazonas seria “la calle mayor y el principal camino por donde se sube a las riquezas del Perú, bien puedo afirmar que es el principal dueño de todas”.¹⁴⁰ Para Acuña, o único impedimento de o rio Amazonas não ser “un dilatado paraíso” era a praga de mosquitos, “de que abunda en muchos parajes”.¹⁴¹ Sobre a praga de mosquitos, cronistas posteriores serão unânimes em dizer que infestam os rios, causando grandes infortúnios aos navegantes. O padre João Daniel dedica algumas páginas dos seus Tratados para falar sobre as “pragas” que infestavam o Amazonas, principalmente os mosquitos.

Acuña também descreve a “infinidade de gente de diferentes nações” que habitavam às margens dos rios, seus costumes, culturas e religião. Por viverem às margens dos rios, estes eram utilizados para as suas atividades diárias, o comércio, inclusive, era feito em canoas. Segundo ele descreve:

Todos los que viven a los orillas de este gran río están poblados en grandes poblaciones, y como venecianos o mexicanos, todo su trato es por agua, en embarcaciones pequeñas que se llaman canoas; éstas de ordinario son de cedro, de que la providencia de Dios les proveyó abundantemente sin que les cueste trabajo de cortarlos, ni sacarlos del monte, enviándoselos con las avenidas del río, que para suplir esta necesidad los arranca de las más distantes cordilleras del Perú, y se los pone a las puertas de sus casas, donde cada uno escoge lo que más a cuento de parece.¹⁴²

Y es de admirar ver que entre tanta infinidad de indios, que cada uno necesita, por lo menos para su familia, de uno o dos palos, de que labre una o dos canoas, como de hecho las tienen, a ninguno de cuesta más trabajo que saliendo a la orilla, echarle un lazo cuando va pasando, y amarrarle a los mismos umbrales de sus puertas, donde queda preso, hasta que habiendo ya bajado las aguas, y aplicando cada uno su industria y trabajo, labra la embarcación de que tiene necesidad.¹⁴³

No trajeto da expedição, Acuña vai descrevendo o que ele vê e também o que não vê, como as histórias que são contadas pelos índios, inclusive sobre as famosas amazonas, que

¹³⁸ Ibidem, p. 74.

¹³⁹ Ibidem, p. 78.

¹⁴⁰ Ibidem, p. 102.

¹⁴¹ Ibidem, p. 94.

¹⁴² Ibidem, p. 108.

¹⁴³ Ibidem.

teriam inspirado Carvajal a nomear o rio no século XVI. Ao final da viagem, e chegando à foz do rio Amazonas, Acuña descreve a maneira como o rio Amazonas deságua no mar:

Veintiséis leguas de la Isla del Sol, debajo de la línea equinoccial, explayado en ochenta y cuatro de boca, teniendo por la banda del sur al Zapará, y por la contraria al Cabo del Norte, desagua en el océano el mayor piélagos de aguas dulces que hay en lo descubierto, él más caudaloso río de todo el orbe, el Fénix de los Ríos, el verdadero Marañón, tan suspirado y nunca acertado de los del Perú, el Orellana antiguo, y para decirlo de una vez, el gran Río de las Amazonas, después de haber bañado con sus aguas mil trescientas cincuenta y seis leguas de longitud; después de sustentar en sus riberas infinitas naciones de bárbaros; después de fertilizar inmensas tierras, y después de haber pasado por el riñón de todo el Perú, y, como canal principal, recogido en si lo mejor y más rico de todas sus vertientes.¹⁴⁴

De acordo com Auxiliomar Silva Ugarte, com Cristóbal de Acuña, “o Amazonas não foi somente reconhecido, mais uma vez, como o maior rio do mundo, mas teria sua fama muito divulgada pela publicação da obra do jesuíta...”.¹⁴⁵ Pela primeira vez, o rio Amazonas e seus principais afluentes seriam descritos em detalhes; sua fertilidade, se antes já era considerada em potencial, passa agora a ser propagandeada.

Outra narrativa igualmente importante da viagem de Pedro Teixeira é a *Descriçãom do Estado do Maranhãom, Para, Corupa e Rio das Amazonas*, de Mauricio de Heriarte. Heriarte acompanhou Teixeira desde Belém até Quito e na viagem de retorno. O seu relato foi redigido por ordem do governador Ruy Vaz de Siqueira, sendo o mais tardio de todos, escrito provavelmente em 1662, portanto 23 anos após o fim da viagem.¹⁴⁶

Desde o fim da viagem, em 1639, Heriarte havia exercido vários cargos no governo do Maranhão, como o de ouvidor-geral, capitão-mor e auditor.¹⁴⁷ Apesar de haver adquirido muitas informações desde o fim da expedição até a escrita do seu relato, sua *Descriçãom* não seria estruturada a partir delas, mas sim da experiência vivida na expedição da qual participara, resultado das lembranças da viagem.¹⁴⁸ Sendo a organização do relato “pautada pelas lembranças da viagem de que participou”, a *Descriçãom* apresenta, portanto, um “caráter testemunhal”.¹⁴⁹ Na sua crônica, diferente de Carvajal e Acuña, que narram a partir da “descida” do rio Amazonas, a perspectiva de Heriarte é de “subida” do rio¹⁵⁰. Sobre o rio Amazonas, diz o seguinte:

¹⁴⁴ Ibidem, p. 196.

¹⁴⁵ UGARTE, Auxiliomar Silva. Op. cit. 2009, p. 193.

¹⁴⁶ Ibidem, p. 106.

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ Ibidem, p. 120-121.

¹⁴⁹ Ibidem, p. 123.

¹⁵⁰ Ibidem.

Este rio he, a meu parecer, o maior do mundo: entra no mar Oceano por uma bocca que tem cento e oitenta legoas como ha do Sapará até ao cabo do Norte, e bota ao mar trinta legoas agoa doce. Tem no bocca muitas ilhas, e as mais dellas povoadas; como são dos Engaibas, e dos mais de que está feita menção, Arouans, Tacujus, Mâraunas, Mariases, e outras muitos Naçoens que senhoream este rio em canoas, e tem grandes commercios uns com os outros, e todos com os estrangeiros, a quem sam mui inclinados, e os mais dos annos veem a fazer fortalezas no bocca deste rio pello muito interesse, que delle tiram, assim do tabaco como de pescaria, orucú, madeiras, redes e escravos com que proveem alguns engenhos, que tem em Sam Cristóvam e nas Barbadas, Martinica e Curaçam, ilhas situadas na costa das índias de Castella.¹⁵¹

Assim como outros cronistas, notadamente Christóbal de Acuña, Maurício de Heriarte descreve o Amazonas como sendo opulento, um lugar cheio de riquezas. Descreve também as nações indígenas que viviam às suas margens, apesar de o número e extensão das aldeias já não serem tão espantosos como eram na expedição de Orellana, pouco mais de um século atrás. Apesar das riquezas, no entanto, e não diferindo de outros cronistas, é enfático ao considerar que o rio Amazonas também guarda muitos perigos. Sobre isso, afirma:

Tem este grande rio das Amazonas trez barras. A do Comaú he a melhor, e por onde se vai á fortaleza do Corupá, que estava quarenta legoas pelo rio assima, e por donde entram ãs náos estrangeiras muitas vezes. As outras sam: a de Arranharam e a de Aguagaris; as quaes sam mui perigosas por cauza das Pororocas, que colhendo uma nãu, por grande que seja, a fazem em pedaços e mettem a pique, e n'ellas se tem perdido muitos estrangeiros.¹⁵²

Apesar de tardio com relação aos outros relatos da expedição de Pedro Teixeira, em sua crônica Heriarte repete as mesmas alusões sobre o Rio Amazonas dos cronistas anteriores. O rio é “o maior do mundo”, mas também é “perigoso” aos navegadores incautos.

Século XVIII: La Condamine e João Daniel

Passados dois séculos desde a expedição de Orellana em 1541/42, o Amazonas foi novamente navegado em toda a sua extensão, dessa vez pelo francês Charles Marie de La Condamine, em 1743/44. Ambas as expedições, de Orellana e de La Condamine, são separadas não apenas pelo tempo de dois séculos, mas pelas motivações. Nascido em Paris, em 28 de janeiro de 1701, La Condamine inicialmente seguiu carreira militar, aos 17 anos, mas logo abraçaria as ciências (matemática, astronomia, física, história natural e medicina). Torna-se membro da Academia de Ciências de Paris, e em 1735, juntamente com outros membros, é enviado à América do Sul com a finalidade de confirmar a figura exata do globo terrestre. Esse

¹⁵¹ HERIARTE, Mauricio de. *Descripçam do Estado do Maranhão, Pará, Corupá e Rio das Amazonas*. Viena: Imprensa do filho de Carlos Gerold, 1874 [1662], p. 30.

¹⁵² *Ibidem*, p. 31-32.

era um dos grandes debates acadêmicos da época que dividia cientistas franceses. De um lado os seguidores de Isaac Newton (1642-1727), que defendiam a forma do globo terrestre como de um esferoide “achatado” nos polos; de outro os seguidores de René Descartes (1596-1650), que acreditavam ser o globo “inchado” nos polos. Para resolver a questão e avaliar com exatidão a forma da terra, Luís XV, rei da França, iria intervir no debate e enviar expedições científicas. Um grupo de expedicionários viajaria à Lapônia, em 1737, enquanto outro, do qual La Condamine fazia parte, seguiria para Quito, no atual Peru. O objetivo da sua expedição era, portanto, diferente da de Orellana, que queria encontrar a *Lagoa Dourada* e o *País da Canela*, e de Acuña, um século depois desta, que queria ver as *Amazonas* e o *País dos Omágua*. De acordo com Neil Safier:

Quando a expedição à Lapônia voltou com um resultado confiável mesmo antes de os membros da expedição sul-americana terem concluído suas observações, La Condamine decidiu aumentar sua reputação científica na Europa por meios diferentes e mais ousados. Escolheu um caminho que, segundo ele, ninguém invejaria, descendo o “rio das Amazonas” desde o ponto em que este se torna navegável – Jaén de Bracamoros, hoje no Peru – pelo lado oriental da cordilheira dos Andes, através do continente sul-americano, até a foz do Amazonas no Atlântico.¹⁵³

A expedição primeiro passou por São Domingos, depois Cartagena e Puerto Bello, e, atravessando o Istmo de Panamá, chegou ao Peru, em maio de 1736. De 1743 a 1744 La Condamine navegou toda a extensão do rio Amazonas, desde a nascente, em Jaén de Bracamoros, até a sua foz em Belém do Pará.

Como homem de ciência, o relato de La Condamine é repleto de dados, medidas de latitude-longitude. É evidente que, quando da sua expedição pelos rios amazônicos, La Condamine já era familiarizado com a história das expedições anteriores, seus sucessos e fracassos. Ao contrário dos relatos anteriores, os rios amazônicos, que àquela altura já não eram tão desconhecidos, são descritos a partir de caráter técnico-científicos. Apesar de a busca por riquezas perdidas de países maravilhosos já não ser uma realidade, a descrição do rio Amazonas, seu esplendor e perigos, não passa muito longe das descrições feitas desde Orellana.

De acordo com La Condamine, para medir o meridiano da terra, ele e outros acadêmicos haviam escolhido tomar caminhos diferentes, como forma de “multiplicar as ocasiões de observar”. Segundo ele, “Determinei escolher um quase ignorado, e estava seguro de que ninguém mo invejaria; era o do rio das Amazonas, que atravessa todo o continente da América

¹⁵³ SAFIER, Neil. Como era ardiloso o meu francês: Charles-Marie de La Condamine e a Amazônia das Luzes. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 29, n° 57, 2009, p. 95.

meridional, do Ocidente ao Levante, e passa com razão por ser o *maior curso do mundo*".¹⁵⁴ Como homem da ciência, La Condamine havia se proposto a "tornar útil essa viagem, com levantar uma carta desse rio, e recolher observações de todo gênero que tivesse ocasião de fazer num país tão pouco conhecido".¹⁵⁵ Não nos cabe aqui, porém, fazer a descrição pormenorizada das observações feitas pelo acadêmico, quando o nosso foco maior aqui são os rios, mais especificamente o Amazonas. Sobre as medições dos rios, diz o seguinte:

Todos os meus momentos estavam tomados: frequentemente sondei e medi geometricamente a largura do rio, e a dos afluentes; tomei a altura meridiana do Sol quase todos os dias, e muitas vezes observei-lhe a amplitude ao levantar e ao esconder; em todos os lugares onde estacionei montei também o barômetro.¹⁵⁶

Sobre o rio Amazonas, fala que:

[...] depois de saído do lago onde nasce a onze graus de latitude austral, corre para o norte até Jaén de Bracamoros, na extensão de seis graus, daí ele se torna para o este quase paralelamente à Linha Equinocial até o cabo Norte, onde entra no oceano à altura mesma do Equador, após ter percorrido, desde Jaén, onde começa a ser navegável, trinta graus em longitude, ou 750 léguas comuns, avaliadas pelos rodeios em 1.000 ou 1.100 léguas. Ele recebe do norte e do sul um número prodigioso de outros rios, muitos dos quais têm quinhentas ou seiscentas léguas de curso, não sendo alguns inferiores ao Danúbio e ao Nilo. As margens do Maranhão eram ainda povoadas, não faz um século, por um grande número de nações, que se retiraram para o interior das terras, mal viram os europeus. Aí não se encontram hoje senão umas poucas povoações de naturais do país, recentemente retirados dos bosques ou eles ou seus pais, uns pelos missionários espanhóis do alto do rio, outros pelos missionários portugueses estabelecidos na parte inferior.¹⁵⁷

Passados dois séculos desde a expedição de Orellana e o deslumbramento com a quantidade de povos indígenas e com a extensão das aldeias ao longo dos rios, é evidente em La Condamine a questão da depopulação na Amazônia. De acordo com Ronald Raminelli, os motivos da queda demográfica entre os povos indígenas da Amazônia, verificada entre os séculos XVI e XVIII, seriam, principalmente, as epidemias trazidas pelos europeus e disseminadas nos aldeamentos missionários e as guerras, apesar de o suicídio e o aborto também contribuírem muito.¹⁵⁸

Sobre a largura do rio Amazonas, diz:

O Amazonas, abaixo do rio Negro e do Madeira, tem geralmente uma légua de largura; quando forma ilhas, tem, não raro, duas e três, e em tempos de

¹⁵⁴ LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Viagem na América Meridional descendo o rio das Amazonas*. Brasília: Senado Federal, 2000, p. 41, *italico meu*.

¹⁵⁵ *Ibidem*.

¹⁵⁶ *Ibidem*, p. 66.

¹⁵⁷ *Ibidem*, p. 45.

¹⁵⁸ RAMINELLI, Ronald. Depopulação na Amazônia Colonial. In: *Anais do XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP*. Caxambu: ABEP, 19998, p. 1359-1376.

inundação é sem limites. É daí em diante que os portugueses do Pará começam a chamar-lhe rio das Amazonas; acima eles não o conhecem senão pelo nome de Solimões, rio dos venenos, que lhe foi dado provavelmente por causa das flechas envenenadas, a que antes nos referimos, que são a arma ordinária dos seus habitantes marginais.¹⁵⁹

O acadêmico não deixa de se admirar com as riquezas do rio Amazonas e da floresta às suas margens. Apesar disso, como em narrativas anteriores, os perigos da navegação também não lhe passaram despercebidos:

Um dos maiores perigos dessa navegação é o encontro de algum tronco de árvore desarraigada, encravado na areia ou no lodo, e escondido sob as águas, o que poria a canoa em perigo, de virar ou de partir-se, como nos sucedeu certa feita ao aproximarmos-nos de terra, para cortar um pau cujas virtudes eram gabadas contra a hidropisia. Para evitar esse inconveniente, a gente se afasta das margens. Quanto às árvores arrastadas pela corrente, de longe são vistas, pois que vêm flutuando, e é fácil tomar precauções.¹⁶⁰

Além do perigo de acidentes por conta dos troncos de madeira, havia outro, “muito mais raro, mas infalivelmente funesto”, ao qual corria o risco “quem vai costeando os bordos do rio”, que era “a queda brusca de uma árvore, já por caducidade, já porque o terreno que a sustinha foi aos poucos minado pelas águas. Muitas canoas assim foram destroçadas, e naufragaram com seus remadores. Sem algum sucesso desta ordem, seria inaudito que um índio se afogasse.”¹⁶¹

Dois séculos após a expedição de Orellana, La Condamine desce o Amazonas e se depara com perigos *do* e *no* rio, apesar de, diferente daquele, não se confrontar com “esquadrões de pirogas” indígenas pelos rios. Em parte isso certamente é consequência da depopulação indígena, como ele mesmo narra, cujo número de pessoas teria decaído muito desde Orellana, uma vez que “Aí não se encontram hoje senão umas poucas povoações de naturais do país, recentemente retirados dos bosques ou eles ou seus pais, uns pelos missionários espanhóis do alto do rio, outros pelos missionários portugueses estabelecidos na parte inferior”.¹⁶²

Contemporâneo de La Condamine, o jesuíta João Daniel (1722-1776), que viveu no Estado do Grão-Pará e Maranhão de 1741 a 1759, também teceu importantes observações sobre o rio Amazonas, sua grandiosidade e, evidentemente, os seus perigos, em um conjunto de tratados que ficou conhecido como *Tesouro Descoberto no Rio Amazonas*.¹⁶³ Todavia, diferente de La Condamine, João Daniel não partiu de um aporte “científico” para escrever seus tratados, apesar de mostrar como utilizar os haveres do Estado do Grão-Pará e Maranhão de maneira

¹⁵⁹ LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Viagem...*, p. 95-96.

¹⁶⁰ *Ibidem*, p. 75-76.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 76.

¹⁶² *Ibidem*, p. 45.

¹⁶³ DANIEL, Padre João. *Tesouro Descoberto no Rio Amazonas*. In: *ABN*, vol. 95, TOMO I e II, 1975.

mais racionalizada, como nas técnicas de agricultura (em detrimento do extrativismo) e de construção de embarcações, por exemplo. Para o jesuíta, o Estado era cheio de riquezas (animais, vegetais, minerais), mas que, todavia, não eram corretamente aproveitadas pelos colonos. Nesse sentido, os rios amazônicos – e, em particular, o Amazonas – são vistos como os lugares por excelência de onde provinham tais riquezas. Apesar disso, são descritos também sob o prisma da dicotomia paraíso/inferno cara aos primeiros cronistas.

Na primeira parte do seu *Tesouro*, João Daniel começa descrevendo a geografia e a história do rio Amazonas, por ele considerado como o “máximo dos rios”. O “gigante rio Amazonas” seria muito superior aos rios da África e da Ásia, da Europa e mesmo da própria América.¹⁶⁴ Para Daniel, o rio Amazonas seria único e a sua “singularidade” não seria encontrada em nenhum outro lugar,¹⁶⁵ como ele enfatiza:

É sem dúvida o Amazonas o máximo dos rios, sem injúria dos Nilos, Núbias e Zaires da África, dos Eufrates, Ganges e Indos de Ásia, dos Danúbios e Ródanos da Europa, dos Pratas, Orinocos e Mississipes da mesma América, em cujo meio ou centro o Amazonas se [ilegível] gigante, chamado com razão pelos naturaes Mar branco, Paraná petinga. E se Júlio César prometia ceder o Império a quem mostrasse a fonte do grande Nilo, qual seria o prêmio a quem lhe apontasse a fonte do máximo Amazonas, em cuja comparação aquele se avaliaria pigmeo, ou pequeno regato, e envergonhado, por não correr parselhas com este, fugiria a esconder-se na sua pequena mãe?¹⁶⁶

Neste sentido, João Daniel é enfático ao descrever o rio Amazonas como incomparável, tanto em tamanho como em esplendor. O jesuíta, que viveu por 18 anos no Estado do Maranhão e Grão-Pará, andou por seus sertões fazendo o trabalho de catequese, conhecia os rios, os perigos à navegabilidade. Todavia, assim como La Condamine, muitas informações que ele apresenta em seus *Tratados* foram referendadas em outros documentos, como as crônicas de Carvajal e Acuña. Assim como esses autores, João Daniel também fala das grandezas do rio Amazonas, da quantidade de pesca e de caça, das minas, da fauna e flora. Afirma que o rio Amazonas é o “máximo de todos os rios”, tanto por conta do rio em si quanto pela “sua copiosa, e deliciosa pescaria”, da qual os índios viviam.¹⁶⁷

Todavia, e não diferindo do que anteriormente era falado sobre a Amazônia, os rios, apesar de causarem admiração, também eram perigosos aos incautos navegantes. Um dos grandes perigos da “vastidão de águas” do rio Amazonas estava nos muitos “baixios”, que “fazem arear ainda os mais práticos pilotos” e que se tornavam perigosos para a entrada de

¹⁶⁴ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, TOMO I, 1975, p. 27.

¹⁶⁵ Ibidem, p. 28.

¹⁶⁶ Ibidem.

¹⁶⁷ Ibidem, p. 108

frotas e navios. Esses baixios, que poderiam ser bancos de areia ou formações rochosas cobertas por águas rasas, eram muitos perigosos, pois de acordo com o jesuíta, devido às chuvas e às cheias dos rios, poderiam mudar de lugar ou ficar total ou parcialmente encobertos. Isso impedia que pilotos incautos pudessem se prevenir durante as viagens. Um exemplo que o jesuíta mostra é de um “medonho sorvedoro” que havia na foz do rio Moju, o qual já havia arrebetado e sorvido muitas embarcações, o que fazia com que os navegantes evitassem essa parte do rio.¹⁶⁸

No Estado do Grão-Pará e Maranhão, segundo o jesuíta, “os caminhos, serventia, e viagem são todos por mar, rios, baías e lagos, não só por ser a terra toda cortada de rios, mas porque todas as povoações são nas margens dos rios”.¹⁶⁹ Uma vez que o trânsito de pessoas e mercadorias se dava basicamente em embarcações através dos mais diversos rios que compunham a “malha” fluvial, é que tornavam-se “muito ordinárias as alagações, naufrágios, e desgraças, em que morrem muitos”, pois muitos também navegavam sem saber nadar.¹⁷⁰

Assim como eram fundamentais para as populações indígenas que habitavam a Região Amazônica desde séculos antes do Contato, ao longo do processo de penetração territorial e de colonização o rio Amazonas e seus principais afluentes continuaram a despontar como os caminhos por excelência, as principais vias de ligação. Como durante todo o período colonial ao longo do século XVIII, os rios amazônicos figuram como parte essencial no cotidiano dos moradores do Estado do Grão-Pará e Maranhão, pois são através deles que se transportam pessoas e mercadorias, que expedições aos sertões à coleta de drogas são enviadas.

Considerações finais: uma colonização aquática

Ao contrário do que pressupunha a Teoria do Determinismo Ecológico, a floresta amazônica, e em especial as áreas de várzea dos rios, foi o palco do surgimento de sociedades humanas complexas, com agricultura, cerâmica e estratificação social, por exemplo. Tais sociedades, longe de serem fruto do decaimento de migrações externas, encontraram na região de várzea dos rios amazônicos as condições necessárias para seu desenvolvimento.

Portanto, muito antes de europeus navegarem em águas amazônicas, elas já eram navegadas pelos seus habitantes autóctones que viviam às suas margens aos milhares. Para pesca, caça, comércio, guerras ou formas diversas de sociabilidades, a utilização dos rios era fundamental. Para essas sociedades os rios amazônicos, longe de se constituírem como um mero complemento à paisagem, eram uma extensão da vida.

¹⁶⁸ Ibidem, p. 48.

¹⁶⁹ Ibidem, p. 256.

¹⁷⁰ Ibidem.

Nas décadas iniciais do século XVI, europeus, especialmente espanhóis, dando vazão às lendas da *Cidade Dourada* e das *Amazonas*, vão percorrer a extensão dos rios amazônicos, a partir dos Andes, em grandes expedições. Se num primeiro momento a imensidão dos rios, sua diversidade de flora e fauna, além da infinidade de povos encontrada às suas margens iria maravilhar os expedicionários, logo as adversidades e barreiras encontradas ao longo dos caminhos fluviais, como fome, mortes e perigos *dos* e *nos* rios, iriam, de certa forma, decepcioná-los. Portanto, as representações que os conquistadores-cronistas deixariam do rio Amazonas e seus principais afluentes seriam baseadas nesse misto de fascínio e decepção.

Todavia, a partir das expedições dos séculos XVI e XVII, malgrado o sucesso ou não, a Região Amazônica passará a ficar cada vez mais conhecida no Velho Mundo. O impetuoso rio Amazonas e seus afluentes se revelarão como o meio de circulação por excelência, ou melhor: como praticamente o único meio de circulação em meio à imensidão da floresta. O Amazonas passa a representar a porta de entrada para uma região desconhecida, mas que poderia guardar muitas riquezas, além de funcionar como um excelente meio de escoamento para a prata vinda do Peru.

Apesar de separadas por séculos, o que aproxima as crônicas do século XVI ao XVIII, e tantos outros documentos coloniais, é o caráter fundamental dos rios amazônicos como porta de entrada para a região. As diversas expedições tiveram fins diversos, bastante expressivos. As expedições de Orellana (em 1541/1542) e de Lopo de Aguirre (em 1560) buscavam tesouros maravilhosos de cidades perdidas no meio da floresta, como era relatado pelos indígenas. Já as expedições de Castelo Branco (em 1616) e de Pedro Teixeira (em 1638/1639), partiam de pressupostos mais políticos – com relação às fronteiras e ao domínio ibérico na região do baixo Amazonas, diante do avanço de anglo-batavos –, e na região da alto Amazonas frente às possíveis investidas espanholas.

No século XVIII, passados dois séculos da primeira expedição à Amazônia e com o avanço do Iluminismo na Europa, os novos escritos sobre região amazônica partiriam de pressupostos, diga-se, mais “racionais”.¹⁷¹ É nesse contexto que podemos situar os textos do francês La Condamine e do jesuíta João Daniel. La Condamine e João Daniel viveram e escreveram na passagem da primeira para a segunda metade do século XVIII. La Condamine, em 1743/1744; João Daniel, apesar de viver no Estado do Grão-Pará e Maranhão desde 1742 e sendo expulso em 1759, escreveu, provavelmente, na década de 1760/70.

¹⁷¹ Em 1750, por exemplo, com a assinatura do Tratado de Madri para a tentativa de assegurar as fronteiras dos territórios americanos entre Portugal e Espanha, as terras que Pedro Teixeira tomou posse no Alto Amazonas em nome do rei português em 1639 (apesar da vigência da União Ibérica) seriam reclamadas como marco fronteiriço.

O que aproxima esses autores – apesar de tão diferentes: um acadêmico e cientista, e o outro um missionário –, é o consenso de os rios representarem o meio por excelência de deslocamento, de causarem deslumbramento mas também apreensão e medo.

Neste sentido, como as condições geográficas e as características peculiares da Região Amazônica condicionava que todos os caminhos se fizessem por água, os rios eram fundamentais para as populações indígenas que habitavam a região muito antes do Contato. Com a chegada dos europeus irão figurar como via essencial de penetração territorial e de colonização. Nesse contexto, a colonização na Região Amazônica seria, portanto, fundamentalmente *aquática*.

Assim como durante todo o período colonial, na segunda metade do século XVIII – período que privilegiamos para o desenvolvimento desta dissertação – os caminhos fluviais continuaram sendo os principais meios de deslocamento no dia a dia das povoações do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Através dos rios, expedições se deslocaram ao sertão, seja à coleta de drogas ou à captura de índios para servirem como mão de obra, tropas se movimentaram no intuito de demarcar as fronteiras após a assinatura do Tratado de Madrid. Os rios amazônicos foram, portanto, testemunhas do trânsito intenso de embarcações dos mais variados tipos e tamanhos, para as mais diversas necessidades, como se verá no próximo capítulo.

Capítulo 2

Índios e embarcações na Amazônia colonial portuguesa

*“Troncos vários em cor, e qualidade,
Que inteiriças nos fazem as canoas,
Dando a grossura tal capacidade,
Que andam remos quarenta, e cem pessoas:
E há por todo o Brasil em quantidade
Madeiras para fábricas tão boas,
Que trazendo-as ao mar por vastos rios,
Pode encher toda a Europa de navios.”*

[Caramuru, Frei José de Santa Rira Durão]

Introdução

A história da colonização no extremo Norte da América portuguesa, desde as décadas iniciais do século XVII, fez-se basicamente seguindo os cursos dos rios, dentro de embarcações. Seja para as guerras contra ingleses, holandeses e franceses, com o intuito de garantir o controle do território, seja para as viagens e visitas dos religiosos ou para descimentos de índios do sertão, as embarcações estavam sempre presentes. Embarcações pequenas e grandes, simples ou mais elaboradas, transitavam cotidianamente pela malha fluvial amazônica, composta de rios, furos, igarapés, lagos e ilhas.

Isso, todavia, não quer dizer que o uso de embarcações na Amazônia surgiu com a colonização portuguesa no século XVII. Devido à vasta vegetação da floresta amazônica, os indígenas, muito antes do contato com europeus, utilizavam os mais diferentes tipos de árvores para fazer canoas de casca ou de tronco, além de outros tipos de embarcações, como no caso das jangadas. De acordo com Antônio Gualberto Pantoja, a partir da transformação da árvore em canoa, os índios “desenvolveram a cultura da pesca, como também do transporte fluvial que facilitava seu deslocamento para áreas afins, sobretudo as interiores, seja na resistência à colonização ou da própria garantia alimentar à sobrevivência de sua tribo”.¹⁷²

Os indígenas eram os grandes conhecedores da floresta, das espécies vegetais e seus diversos fins, conhecedores dos rios e dos movimentos das águas; não à toa, como veremos no próximo capítulo, os pilotos indígenas – os *jacumaúbas* – eram solicitados para toda e qualquer viagem pelos rios. Tais conhecimentos eram indispensáveis para a construção de embarcações

¹⁷² GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. *Embarcações, educação e saberes culturais em um estaleiro naval da Amazônia*. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade do Estado do Pará. Belém: 2009, p. 71.

– as *canoas* –, tendo em vista que não bastaria apenas ter o domínio da técnica, da construção em si, mas de todo um conjunto de saberes tradicionais e religiosos, que iam desde a escolha da árvore mais adequada, cortá-la no tempo certo e prepará-la seguindo ritos específicos.

Apesar de pesquisas arqueológicas sobre embarcações indígenas na Amazônia serem escassas,¹⁷³ a documentação sobre o período colonial revela embarcações de variados tamanhos e destinadas a variados fins. Havia as canoas de casca de árvores e as monóxilas, feitas apenas com o tronco de árvores. Eram os tipos de embarcações em geral utilizados cotidianamente pelos indígenas na Amazônia no início da colonização, como os tupinambás. Com o processo de colonização portuguesa, iniciado no século XVII, e principalmente com o estabelecimento dos aldeamentos missionários, as embarcações de tronco vão se modificando, devido às novas demandas por meios de transporte e locomoção surgidas a partir de então. Do contato entre indígenas e portugueses, surgem embarcações híbridas: as canoas de tábua.

Os indígenas se embrenhavam nas matas à procura das árvores adequadas, cortavam-nas e as transportam até os estaleiros, onde eram os responsáveis pela fabricação das embarcações. Não é possível, pois, pensar a colonização no Norte da América portuguesa, em que, segundo o padre jesuíta João Daniel, os caminhos eram todos por água, sem levar em conta a participação imprescindível dos índios, uma vez que, além construírem as embarcações, eram os responsáveis por remá-las e pilotá-las.

2.1. As embarcações na Amazônia colonial

Na Amazônia colonial, dadas as peculiaridades da floresta e a configuração geográfica, os rios constituíam-se como as principais estradas disponíveis. O sistema urbano português, composto de pequenos núcleos populacionais que cresciam a partir de fortificações militares, eram interligados pelas vias fluviais. Eram nos rios ou em torno deles que se davam as relações entre indígenas e entre estes e europeus.¹⁷⁴ Na segunda metade do século XVIII, o padre jesuíta João Daniel ressaltava que no Estado do Grão-Pará e Maranhão todos os caminhos se faziam pela água, “não só por ser a terra toda cortada de rios, mas porque todas as povoações são nas margens dos rios”.¹⁷⁵ Tendo em vista que as povoações (tanto os povoamentos portugueses como grande parte das aldeias indígenas) se concentravam ao longo dos rios, diz o jesuíta que

¹⁷³ Durante a pesquisa e escrita desta dissertação, não encontramos nenhum estudo arqueológico que trate do assunto para a Amazônia.

¹⁷⁴ GUZMÁN, Décio de Alencar. A primeira urbanização: mamelucos, índios e europeus nas cidades pombalinas da Amazônia, 1751-1757. In: *Rev. Cult. Pará, Belém*, vol. 18, nº 1, jan./jun. 2008, p. 86.

¹⁷⁵ DANIEL, padre João. *Tesouro...*, Tomo I, 1975, p. 256.

“em parte algũa outra, nem região são mais necessárias as embarcações do que na Região do Amazonas”.¹⁷⁶ Por conta disso, na região amazônica tais embarcações – diga-se, *canoas* – “são as bestas, as calvagaduras, e os carros”.¹⁷⁷ Ou seja, o transporte fluvial era fundamental, já que o tráfego de pessoas e mercadorias se dava basicamente através dessa “malha fluvial”. Sem as embarcações, deslocar-se de uma parte a outra do território, seja para as expedições de descimentos de índios, seja para a coleta de drogas do sertão, ou para as demais diligências, era praticamente impossível.

Para Antônio Alves Câmara, escrevendo no final do século XIX, a canoa é um dos primeiros tipos de embarcações utilizadas pelo homem: “Representa provavelmente a transformação natural do primeiro tronco, de que se serviu elle para se arriscar a distancias fóra das praias.”¹⁷⁸ Apesar de não haver um consenso, Câmara diz que muito provavelmente a palavra *canoa* seja originária da América, dos caraíbas, quando então teria sido citada por Colombo.

No dicionário português-latino do padre Raphael Bluteau, de 1712, o termo “canoa” designa um tipo de embarcação “de que usam os gentios da América para a guerra, de que mais se aproveitam os moradores para o serviço, pela pouca agua, que demandam e pela facilidade com que navegam”, sendo a sua fabricação “de um só páo comprido e boleado, a que tirada a face de cima, arrancam todo o amago, e fica a moda de lançadeira de tear, e capaz de vinte ou trinta remeiros”.¹⁷⁹

Durante muito tempo, embarcações como as canoas foram, “o principal meio de locomoção tanto para os homens amazônicos, como para aqueles que, com objetivos de desbravar e conquistar, percorreram a região em várias direções.”¹⁸⁰

Todavia, a necessidade de embarcações não surgiu com a colonização. Como capítulo anterior, muito antes de os europeus chegarem à região amazônica, os povos autóctones já se utilizavam dos rios para as mais diversas necessidades, e para a utilização desse ambiente teria sido necessário o desenvolvimento de tecnologias aquáticas relacionadas tanto à navegação quanto à fabricação de embarcações.

¹⁷⁶ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, 1975, p. 30.

¹⁷⁷ *Ibidem*, p. 365.

¹⁷⁸ CAMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. Rio de Janeiro, Biblioteca Pedagógica Brasileira, Nacional, 1888, p. 54.

¹⁷⁹ *Ibidem*, p. 55.

¹⁸⁰ XIMENES, Teresa. A navegação fluvial no desenvolvimento da Amazônia. In: XIMENES, Teresa (org.). *Embarcações, homens e rios na Amazônia*. Belém: UFPA, 1992, p. 3.



Figura 1
 “Canot indien”, Victor Adam [1835].

A construção naval, de acordo com Antônio Alves Câmara, é um dos maiores feitos do homem, “indústria natural de todos os povos, que habitaram as costas e margens de lagos e rios”, sendo indispensável tanto por conta da necessidade de alimentos como para meio de transporte e comércio com povos vizinhos.¹⁸¹

Nesse sentido, partindo de uma abordagem a partir da Arqueologia Marítima para o litoral brasileiro, Flávio Rizzi Calippo diz que evidências arqueológicas encontradas ao longo do litoral atestam que tal ambiente era já ocupado e explorado há pelos menos 8.000 anos A.P. por grupos de pescadores coletores, os “sambaquieiros”.¹⁸² Tais povos distribuíam-se “ao longo de uma extensa área litorânea, dominando grande parte das regiões costeiras e dos corpos d’água que atualmente compõem o litoral brasileiro”.¹⁸³ Para que tal ocupação fosse levada a

¹⁸¹ CAMARA, Antônio Alves. Op. cit., 1888, p. 15-16.

¹⁸² Sambaquis, do tupi “monte de conchas”, “são sítios arqueológicos monticulares distribuídos por toda a costa brasileira, ocupando principalmente zonas de tons ecológicos cambiantes, como regiões lagunares e áreas recortadas de baías e ilhas”. Eram feitos por povos que habitaram o litoral brasileiro, formados pelo depósito de conchas de moluscos, principalmente. Possuem tamanhos são muito variáveis, alguns formam verdadeiras montanhas. Cf.: DEBLASIS, Paulo; *et al.* Sambaquis e paisagem: dinâmica natural e arqueologia regional no litoral do sul do Brasil. In: *Arqueologia Suramericana / Arqueologia Sul-americana*, 3(1), enero/janeiro 2007, p. 30.

¹⁸³ CALIPPO, F. R. O surgimento da navegação entre os povos dos sambaquis: argumentos, hipóteses e evidências. In: *R. Museu Arq. Em.*, São Paulo, n°. 21, 2011, p. 31.

cabo, Calippo sugere que os sambaqueiros tenham se apropriado de tecnologias aquáticas relativas à pesca e à navegação.

Todavia, apesar do consenso entre a comunidade científica sobre a utilização de embarcações pelos sambaqueiros, evidências delas são raras, até mesmo na literatura arqueológica sobre o tema.¹⁸⁴ Muito disso pode ter relação com os “vestígios” arqueológicos (não) encontrados, preocupação essa levantada por Francisco Alves Câmara no final do século XIX, quando diz:

Dos edifícios e cidades destruídos, ou soterrados, dos diversos edens conservam-se quasi eternamente os vestígios, do navio não. Feito de madeira, servindo até não poder mais navegar, ainda é aproveitado o material em outras obras, ou reduzido a cinzas, ou entregue á acção destruidora do tempo, e é por isso que a origem da navegação, bem como a data dos tempos prehistoricos, é ainda hoje obscura e problemática, e sobre ellas se tem feito inúmeras conjecturas e fantasias.¹⁸⁵

Apesar de raras, evidências sobre a construção naval entre os povos sambaqueiros existem e, seguindo Calippo, dividem-se em três conjuntos de dados. O primeiro diz respeito a aspectos bioarqueológicos dessas populações; o segundo, à ocorrência de artefatos náuticos; e o terceiro, a evidências da utilização ou da fabricação de canoas nesses sambaquis. É a partir desse conjunto de dados que, mesmo indiretamente, seria possível “atestar o desenvolvimento e a adoção de tecnologias náuticas e de conhecimentos relacionados às artes de navegação”.¹⁸⁶

De acordo com Calippo, as evidências bioarqueológicas dizem respeito à “análise de anomalias ósseas presentes em indivíduos sambaqueiros”. Tais anomalias “sugerem o estabelecimento de atividades náuticas ligadas à prática de mergulhos e à utilização de embarcações a remo”, como, por exemplo, nas “modificações nas estruturas de inserção dos feixes musculares e desgastes ósseos irregulares”.¹⁸⁷ Esses tipos de modificações podem sugerir que tais indivíduos nadavam, arremessavam, mergulhavam ou remavam (em pé ou sentados), entre outras atividades relacionadas ao ambiente marítimo e aquático em geral, como a própria construção de embarcações, atestado nos desgastes ósseos e musculares (tríceps e bíceps) devidos a atividades repetitivas, como o trabalho de raspagem.

Outro conjunto de evidências apontadas por Calippo com relação à navegação entre os sambaqueiros diz respeito às primeiras evidências de navegação na América do Sul. Embora a literatura sobre o assunto tenha indicado o uso de embarcações e propulsores de variados tipos (canoas e balsas, remos e varas, por exemplo), Calippo diz que “existem outros tipos de

¹⁸⁴ Ibidem, p. 31.

¹⁸⁵ CÂMARA, Antônio Alves. Op. cit., 1888, p. 21-22.

¹⁸⁶ CALIPPO, F. R. Op. cit., 2011, p. 31-32.

¹⁸⁷ Ibidem, p. 33.

artefatos náuticos, alguns tecnologicamente mais simples, que podem indicar não só a adoção de uma tecnologia náutica, mas, também, o seu desenvolvimento pelos povos sambaquieiros”.¹⁸⁸ Assim:

Quando pensamos em uma embarcação pré-histórica brasileira a imagem mais comum é a de uma canoa. No entanto, existem diversos outros tipos de artefatos flutuadores que poderiam ser empregados na pesca e no cotidiano dos sambaquieiros que não requerem, necessariamente, o mesmo grau de domínio tecnológico empregado nas canoas. Alguns, inclusive, nem poderiam ser considerados embarcações.¹⁸⁹

Tais artefatos seriam chamados de “flutuadores”. Apesar de não haver uma clara divisão entre eles, segundo Calippo, Hornell (1970) teria sugerido uma subdivisão em duas categorias: flutuadores de natação e flutuadores propulsionados. Os primeiros seriam acessórios mais simples, utilizados para a flutuação do corpo, como pedaços de madeira, auxiliando o indivíduo a flutuar, deslocando-se ao sabor da correnteza ou de acordo com a propulsão gerada pelos membros superiores e inferiores. Era um tipo de flutuador utilizado, por exemplo, na travessia entre ilhas. Já nos flutuadores propulsionados, os indivíduos não ficavam imersos como nos primeiros, mas permaneciam sobre uma tora de árvore ou um feixe de junco, e para o deslocamento utilizavam tanto os membros quanto propulsores feitos de varas, remos ou hastes.¹⁹⁰ Para Calippo, seria possível que os povos sambaquieiros tivessem desenvolvido e utilizado tais flutuadores, levando em seguida ao desenvolvimento de tecnologia náutica mais elaborada, como as canoas.

Com base nesses argumentos, Calippo considera que, por mais raras que sejam as evidências, não se pode negar que os povos sambaquieiros do litoral brasileiro tenham desenvolvido tecnologias que lhes permitissem tanto a construção de flutuadores e embarcações quanto a navegação costeira, como atestado em outras regiões.¹⁹¹ Assim como nessas regiões, pode-se dizer que em praticamente todos os lugares da América que dispunham de cursos d’água, de uma forma ou de outra, houve o desenvolvimento de tecnologias associadas ao ambiente aquático, principalmente para a construções de embarcações.

Os primeiros europeus a chegarem à América logo se deparam com povos autóctones utilizando embarcações, em flotilhas de canoas, o que atesta certo grau de desenvolvimento tecnológico. Apesar de, num primeiro momento, tais embarcações terem sido consideradas “primitivas”, Emiliano Melgar Tísoc diz que não o eram, uma vez que os antigos ameríndios

¹⁸⁸ Ibidem, p. 35.

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ Ibidem.

¹⁹¹ Ibidem, p. 36.

possuíam embarcações de bom tamanho, com remos de variadas formas e velas, por exemplo. Segundo o autor, os europeus consideravam tais embarcações primitivas porque “comparaban sus embarcaciones con las nativas, y las consideraban inferiores a las suyas debido a su visión europea y sus referentes occidentales.”¹⁹²

Além do mais, em cada região da América desenvolveu-se tipos distintos de embarcações e tipos distintos de relações com o mundo aquático. Por um lado, isso era condicionado pelos diversos tipos de materiais à disposição dos povos indígenas, o que resultou em diferentes tipos de embarcações em diferentes regiões, além de que tais relações também eram condicionadas pelas barreiras geográficas e culturais.

Na América portuguesa as embarcações eram construídas de diversas formas e tamanhos, de acordo com as características específicas de cada grupo étnico. Todavia, evidências arqueológicas de embarcações são raras para o período pré-colonial.¹⁹³ Na documentação, a evidência talvez mais antiga sobre a construção de embarcações encontra-se nos relatos de Hans Staden, de 1557.

No período em que ficou prisioneiro entre os Tupinambá na capitania de São Vicente, litoral do atual Estado de São Paulo, entre 1549 e 1550, Hans Staden observou e relatou o modo como os indígenas faziam suas embarcações. Em geral utilizavam cascas de árvores ou troncos ocos de árvores, os quais eram escavados com ferramentas rudimentares (machados e enxós), geralmente feitas com pedras e conchas e moldadas com fogo. De acordo com Staden:

Existe lá um tipo de árvore a que chamam de Igá-ibira. As cascas dessa árvore desprendem-se de cima até embaixo num único pedaço, e, para tanto, eles erigem uma proteção especial em torno da árvore, de forma a que se desprenda inteira. Em seguida pegam a casca e levam-na da montanha até o mar. Aquecem-na com fogo e curvam-na para cima na frente e atrás, mas antes disso amarram no centro pedaços de madeira no sentido transversal, para que não se deforme. Assim fazem canoas em que até trinta deles podem ir à guerra. As cascas têm uma polegada de espessura, cerca de quatro pés de largura e quarenta de comprimento. Remam com essas canoas rapidamente e viajam até onde quiserem. Quando o mar está revolto, puxam as canoas para as praias até que o tempo volte a ficar bom. Não vão mais que duas milhas mar adentro, mas viajam por longas distâncias ao longo da costa.¹⁹⁴

¹⁹² MELGAR TÍSOC, Emiliano. La tecnología marítima prehispánica en los contactos intraoceánicos Andes-Mesoamérica. In: *Dimensión Antropológica*, vol. 17, septiembre-diciembre, 1999, pp. 7-35. Disponível em: <<http://www.dimensionantropologica.inah.gob.mx/?p=1197>>.

¹⁹³ Até a escrita final da Dissertação, não encontramos nenhum. Do período colonial, no entanto, já foram encontrados alguns exemplares. Em outubro de 2014 uma embarcação indígena foi encontrada no sul de Minas Gerais. Teste com carbono 14 atestaram que teria sido construída por volta de 1610, portanto antes da chegada dos Bandeirantes. Ver: http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/03/06/interna_gerais,624627/canoa-indigena-construida-em-1610-e-encontrada-em-minas-gerais.shtml Pesquisa feita em 21/01/2016.

¹⁹⁴ STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil: Primeiros registros sobre o Brasil*. Porto Alegre, RS: L&PM, 2014, p. 156-157.

A partir da documentação colonial e da bibliografia geral sobre o assunto, na região amazônica nos anos iniciais do Contato havia dois tipos de embarcações mais comuns utilizadas pelos indígenas: as canoas de casca e as canoas de tronco. Não é difícil concluir, portanto, que eram esses tipos de embarcações utilizadas no período pré-colonial.

No século XVII, Christóbal de Acuña, falando sobre os índios da Amazônia, diz:

Y es de admirar ver que entre tanta infinidad de indios, que cada uno necesita, por lo menos para su familia, de uno o dos palos, de que labre una o dos canoas, como de hecho las tienen, a ninguno de cuesta más trabajo que saliendo a la orilla, echarle un lazo cuando va pasando, y amarrarle a los mismos umbrales de sus puertas, donde queda preso, hasta que habiendo ya bajado las aguas, y aplicando cada uno su industria y trabajo, labra la embarcación de que tiene necesidad.¹⁹⁵

De acordo com Sérgio Buarque de Holanda, as canoas de casca de origem indígena teriam sido muito utilizadas pelos sertanistas de São Paulo no período colonial. Segundo o autor:

Seu fabrico não oferece dificuldades extremas e nem consome tempo excessivo, pois onde há rio, nunca escasseiam matos, raramente faltará arvoredado adequado. Escolhido um tronco linheiro e com seiva abundante, é bastante despir-lhe a casca do topo à raiz, unindo depois as pontas com auxílio de cipós e mantendo aberto o bojo, por meio de travessões de pau; ou então aquecendo-a em fogo brando, de maneira a fazê-la bem flexível e dar-lhe, assim, a conformação desejada.¹⁹⁶

Eram embarcações geralmente utilizadas em rios encachoeirados e, devido ao pouco tempo gasto em sua fabricação, “permitia que fossem elas abandonadas sem maior prejuízo, onde quer que se tornassem inúteis”.¹⁹⁷ As canoas de casca em geral eram simplesmente largadas pelos paulistas nos “maus passos”, voltando-se a fabricá-las quando eram novamente necessárias.

Na Amazônia, segundo Sérgio Buarque de Holanda, as canoas de casca tiveram vantagens principalmente para as populações banhadas pelo rio Madeira onde, segundo o autor,

[...] se verificou existir uma perfeita coincidência da área primitiva de distribuição de tais embarcações com as partes mais acidentadas do rio. Nestes lugares, elas surgiam como único tipo de embarcação conhecido, só desaparecendo, ou antes, só existindo com as de pau inteiro, escavado com fogo, machado e enxó, onde a navegação se faz sem obstáculo, como ocorre em todo o curso inferior, depois da barra do Aripuana e em muitos trechos do curso superior, antes do salto de Santo Antônio.¹⁹⁸

¹⁹⁵ ACUÑA, Christóbal de. *Novo Descobrimento do Grande Rio das Amazonas*. Montevideu: Consejería de Educación de Embajada de España en Brasil; Oltaver, 1994, p. 108.

¹⁹⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções* (org. Laura de Mello e Souza, André Sekkel Cerqueira). 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p. 48.

¹⁹⁷ Ibidem.

¹⁹⁸ Ibidem.

Abaixo uma imagem de 1883 que mostra como eram “construídas” as canoas de casca.

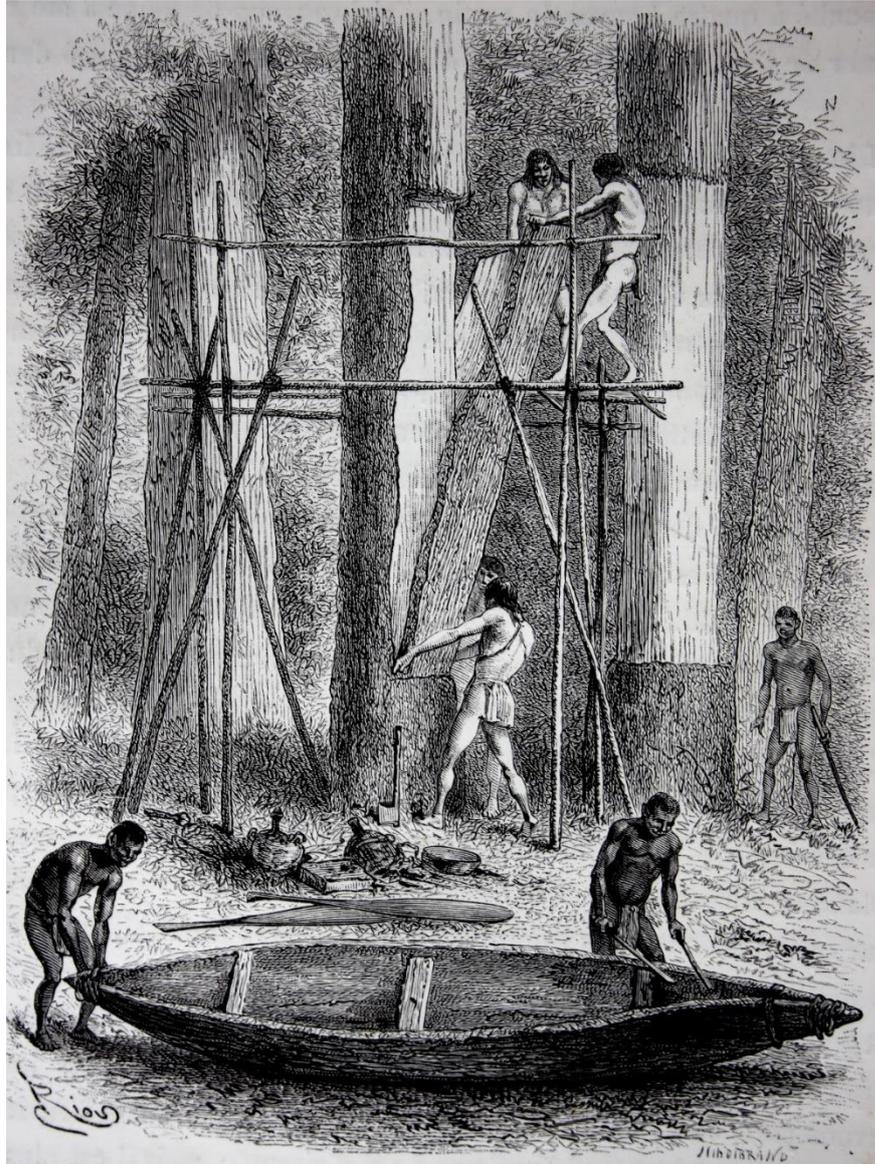


Figura 2

"A construção da ubá". J. Creveaux [1883]

As canoas de tronco eram tecnicamente mais elaboradas do que as de casca, exigindo muito mais tempo para a sua fabricação. Com a colonização portuguesa na Amazônia no século XVII e, conseqüentemente, com o nascimento de um sistema urbano formado por pequenos núcleos habitacionais em volta de fortalezas, cresce a necessidade de embarcações, tanto para atividades de comércio e deslocamento, como para fins de defesa territorial. Para isso, os conhecimentos indígenas acerca da fabricação de embarcações serão fundamentais, e a eles serão adicionadas técnicas e ferramentas europeias. Os machados de pedras são substituídos pelos de ferro, o que potencializa as atividades e permite resultados melhores e mais rápidos. Às canoas feitas com tronco inteiro de árvore são acrescentadas tábuas curvas nas laterais,

num processo chamado por Sérgio Buarque de Holanda de “bordar” a canoa.¹⁹⁹ O resultado são as “canoas de tábua”, como os *bergantins*, embarcações grandes, responsáveis pelas viagens de coleta das drogas do sertão, por exemplo, com capacidade para mais de cinquenta índios.

2.2. A exploração madeireira²⁰⁰ na Amazônia colonial: a Ribeira de Moju

Em 1644, o navegador português João de Almeida, natural e morador de Lisboa, escreve uma memória sobre a fabricação de navios no Pará. Na dita memória contava que por dezoito anos havia corrido e navegado todo o Estado do Brasil e demais portos do ultramar em seus navios, “fabricando-os para este efeito neste Reino e no Brazil com grandes despesas”. Pela sua experiência, dizia que as despesas para a fabricação de embarcações no Reino e mesmo no Estado do Brasil eram muito grandes, tendo em vista os gastos com materiais (principalmente a madeira) e com o salário dos oficiais carpinteiros. Todavia, no Estado do Maranhão e Grão-Pará, diz, achara capacidade e facilidade “com que a pouco custo se podem fazer grandes quantidades de embarcações”. Segundo João de Almeida:

Todas estas e melhores comodidades, e tudo quanto, se acha no Estado do Maranhão e Grão Pará de madeiras taes, que alguas nem o guzano²⁰¹ entra com ellas, q he grande bem, nem o tempo esgota; muito breu e em grande abundancia, muito algodão p.^a fazer o vellame, muita estopa para callafetar, e ua e muitos generos de outras estopas p.^a fazer todo o genero de enxarcia meuda e grossa, azeites necess.^{os} para o breu; e tudo, finalmente, e do Reino não necessita demais que de ferro para clavação, e andores; tem mais muitos índios carpinteiros, callafates, cordoeiros, ferreiros, torneiros, q. com m.^{to} pouco de jornal por hu mez, que he o ordin.^o, ficão contentes; por man.^{ra} que fará hua nao nesta parte tao pouco de gasto, que seia à faz.^a Real de V. Mag.^{de} mais útil e de proveito o que ella de lá trazer de carga mad.^{as}, e bactimentos para as armadas, que a principal despeza, e com o custo de hua no Reino, e em outra parte q. não seia esta, se podem fazer quatro mais fortes p.^a guerra e mais capazes para mercancia; o que tudo he notório às pessoas que entendem

¹⁹⁹ Ibidem, p. 60.

²⁰⁰ Quando utilizamos a expressão moderna “exploração madeireira” não é nossa intenção cometer anacronismo, mas, por falta de conceito que melhor se aplique ao período colonial, apenas nos referir ao processo de derrubada de árvores para beneficiamento de madeiras para construção civil, naval e para queima no fogo, por exemplo. Aqui o que referimos como exploração madeireira é o processo de derrubada da árvore e seu beneficiamento madeiras para fins de construção naval. Em sua Dissertação, Regina Batista utiliza o termo “fabricação de madeiras” para fazer referência ao “processo de derrubada da mata nativa e o beneficiamento para diversos usos.” Cf.: BATISTA, Regina Célia Corrêa. *Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a Vila de Moju (1730-1778)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2013, p. 12, nota 01.

²⁰¹ Também conhecido como “cupim-do-mar” ou, mais comumente, “turu”, é uma espécie de moluscos bivalves, da família dos teredinídeos, apresentando aspecto vermiforme de corpo alongado e cilíndrico. Esses tipos de moluscos causam grandes estragos em embarcações, tendo em vista que possui em uma das extremidades valvas com sulcos providos de dentes, os quais são utilizados para abrir verdadeiras “galerias” na parte de madeira que fica submersa.

da arte do mar, e ainda aos que não profecção, com se selhe fazerem sobre estas couzas appontadas perguntas, dirão ainda mais.²⁰²

João de Almeida enfatiza as qualidades e a quantidade das madeiras do Estado do Grão-Pará e Maranhão, argumentando inclusive que seriam da maior utilidade à Fazenda Real. Tendo em vista todas essas comodidades, ele se oferece para embarcar em socorro para ao Estado, munido não mais de que “hu mestre carpinteiro da Rib.^{ra}, perito na arte”, certamente o responsável pela condução dos trabalhos, pedindo ainda que lhe desse “bastante ferro p.^a clavação e andores para a parte dellas”, única matéria-prima que faltava no Estado.

De acordo com Ney Malvasio, a Ribeira das Naus de Lisboa, a qual João de Almeida se referia, tinha origem bem antiga e remontava ao reinado de d. Afonso V, tendo ganhado relevo a partir de 1501, no reinado de d. Manuel I. Responsável pela fabricação de grandes embarcações, a Ribeira “foi de fundamental participação em plena época da conquista do Império Marítimo português”.²⁰³ A criação da Escola de Sagres²⁰⁴ pelo príncipe português d. Henrique, em 1417, também teria sido importante nesse processo. Segundo Antônio Gualberto, a criação da Escola de Sagres, reunindo sábios de diversos tipos de saber em “torno do desenvolvimento da arte de navegar”, permitiu o aperfeiçoamento de instrumentos náuticos já existentes até então, como o quadrante e o astrolábio, por exemplo, “que permitiam conhecer a localização de um navio pela posição dos astros”.²⁰⁵ Seria a partir do aperfeiçoamento dessas tecnologias que as caravelas seriam inventadas pelos lusitanos. Nesse período, a invenção da caravela constituiu um passo importante para os portugueses, pois lhes deu o impulso necessário para a aventura além-mar. Com a ribeira surge uma elite de carpinteiros e calafates, os mestres oficiais da Ribeira, que passaram a produzir embarcações cada vez melhores.²⁰⁶ É um oficial carpinteiro desta Ribeira que João de Almeida solicita.

Navegador experiente, as embarcações que João de Almeida intencionava construir no Estado certamente não seriam *simples* canoas monóxilas, responsáveis pelas viagens no interior do território através dos rios. Seriam grandes embarcações, como as construídas na Ribeira de Lisboa para viagens oceânicas. Sobre o percurso de João de Almeida até o Estado

²⁰² CONSULTA do Conselho Ultramarino para o rei D. João IV, sobre uma memória acerca da fabricação de navios no Pará. Lisboa, 01.06.1644. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 1, documento 51.

²⁰³ MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes estaleiros: os arsenais de marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiaí, Paco Editorial: 2012, p. 80

²⁰⁴ Há em torno da chamada Escola de Sagres toda uma discussão, no que diz respeito à sua real existência. No entanto, como este não era o nosso objetivo aqui, deixaremos essa discussão de fora. Sobre o assunto, sobre o assunto, Cf.: RAMOS, Fábio Pestana. *Por mares nunca dantes navegados: a aventura dos Descobrimentos*. São Paulo: Contexto, 2008, p. 86-89.

²⁰⁵ GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. Op. cit. , 2009, p. 51.

²⁰⁶ Ibidem, p. 52. Também sobre a Ribeira das Naus e a sua posterior transformação, a partir da segunda metade do século XVIII, em Arsenal de Marinha, Cf.: MALVASIO, Ney Paes Loureiro. Op. cit. , 2012.

Grão-Pará e Maranhão e sobre se ele construiu, de fato, alguma embarcação, não sabemos (e no atual estado da pesquisa não foi possível acompanhar). O que sabemos é que, na Amazônia colonial, para a construção de uma embarcação – de qualquer tamanho – o emprego da mão de obra indígena era essencial.

Na referida Memória escrita por João de Almeida, dois elementos destacam-se como responsáveis por fazer do Estado um excelente lugar para construção naval sem prejuízos à Fazenda Real. De um lado, a quantidade e a qualidade das madeiras, sendo algumas tão duras que não eram acometidas pelo “guzano” (turu), terror das embarcações, e, por conta disso, tinham grande durabilidade. De outro, os “muitos índios carpinteiros, callafates, cordoeiros, ferreiros, torneiros, q. com m.¹⁰ pouco de jornal por hu mez, que he o ordin.^o, ficão contentes”. Portanto, matéria-prima e mão de obra em abundância.

Durante os primeiros anos do século XVI a exploração de “madeiras tintoriais”, como o pau-brasil, havia sido o principal interesse econômico da Coroa portuguesa no litoral brasileiro. Na Amazônia, de acordo com Ângelo-Menezes e Guerra, o que teria impulsionado o interesse colonizador foi a descoberta da abundância de madeira, levando-se em consideração que nos séculos XVII e XVIII era “material nobre da construção em geral”, cuja substituição por outros materiais sequer fora pensada.²⁰⁷ Assim, enquanto no Estado do Brasil²⁰⁸ teria ocorrido a transição da extração do pau-brasil para as atividades agrícolas, como o açúcar, no Estado do Grão-Pará e Maranhão o interesse pelas madeiras iria ganhar fins diversos, principalmente devido à necessidade deste tipo de matéria-prima tanto para a construção naval como para as construções em geral, na Colônia e no Reino.

²⁰⁷ ANGELO-MENEZES, Maria de Nazaré; GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. Exploração de madeiras no Pará: semelhanças entre as fabricas reais do período colonial e as atuais serrarias. In: *Cadernos de Ciência & Tecnologia*, Brasília, v. 15, n.º. 3, set./dez. 1998, p. 127.

²⁰⁸ Em 1621, o Estado do Maranhão foi instituído como unidade administrativa separada do Estado do Brasil e subordinado diretamente à Lisboa, abrangendo grande parte da região amazônica, as Capitânicas do Pará, do Maranhão e os atuais estados brasileiros do Piauí e Ceará. Cf. GUZMÁN, Décio de Alencar. Encontros circulares: guerra e comércio no Rio Negro (Grão-Pará), séculos XVII e XVIII. In: *Anais do Arquivo Público do Pará*, vol. 5, tomo I, 2006, p. 151. Ao longo dos anos a nomenclatura do Estado iria mudar, de acordo com a capital política, ora estando em São Luís ora em Belém. De acordo com Patrícia Melo Sampaio, criado em 1621 mas instalado apenas em 1626, o Estado do Maranhão seria extinto em 1652, reconstruído dois anos depois com a denominação de “Estado do Maranhão e Grão-Pará”, com a capital em São Luís. “Em 1751, extinguiu-se o *Estado do Maranhão e Grão-Pará* e, em seu lugar, foi instalado o *Estado do Grão-Pará e Maranhão*, sediado em Belém, compreendendo as capitânicas do Grão-Pará, Maranhão, Piauí e – a partir de 1755 – a de São José do Rio Negro. Em 1772, uma outra intervenção criaria duas novas unidades na área: o *Estado do Maranhão e Piauí* e o *Estado do Grão-Pará e Rio Negro*. A sede deste último manteve-se em Belém e sua subordinação direta a Lisboa. Foi esse o quadro administrativo que persistiu até meados do século XIX.” Cf. SAMPAIO, Patrícia Melo. Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos Santos (Org.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e história*. Rio de Janeiro: Campus, 2003, p. 123-124.

De acordo com Emília Gomes e Isabel Malaquias, durante o século XVIII o governo português passou a se interessar cada vez maior pelas madeiras, especialmente as brasileiras. Isso porque, neste período, crescia mais o interesse pelo “conhecimento das propriedades estruturais dos materiais, em especial das madeiras”.²⁰⁹ O conhecimento dos parâmetros físicos era de suma importância e influenciavam diretamente na qualidade das construções, como de navios e edifícios.

Regina Batista postula que durante o período pombalino (1750-1777) a prosperidade econômica no Estado do Grão-Pará e Maranhão dependia de dois fatores essenciais e complementares. De um lado, a fomentação da produtividade, com a produção de gêneros; de outro, dependia que tais gêneros fossem “interessantes ao comércio internacional...”²¹⁰. Nesse contexto, segundo a autora,

[...] a *fabricação de madeiras* no Grão-Pará despontou como umas das alternativas pela qual a Metrópole poderia alavancar os seus planos de incentivo à prosperidade da Colônia e o conseqüente aumento da Fazenda Real. A atividade madeireira estava dividida em duas fases: a extração, no qual uma grande quantidade de trabalhadores, principalmente indígenas, adentrava nas matas e derrubava as árvores, e o beneficiamento, que poderia ser feito na própria Colônia – nas fábricas de madeira – ou embarcadas em navios e enviadas para serem beneficiadas no Reino.²¹¹

Para Ney Malvasio, entre as reformas iniciadas pela Era Pombalina após o terremoto de Lisboa de 1755, estaria também uma reforma naval, apesar de ter sido negligenciada pela historiografia.²¹² A partir de então, o novo estaleiro de Lisboa, antes chamado *Ribeira das Naus*, passa a ser chamado de *Arsenal de Marinha*. Além de uma série de melhorias, contratou-se também “trabalhadores especializados na arte naval”, vindos principalmente dos estaleiros da Inglaterra, com o intuito de “passar aos operários do Arsenal de Marinha de Lisboa as novas técnicas empregadas na construção naval pela maior potência marítima europeia”.²¹³

No âmbito desta reforma, o Estado do Grão-Pará e Maranhão se insere como grande fornecedor de matéria-prima. Desde o início da colonização portuguesa que os recursos madeireiros da região eram aproveitados tanto para a construção naval como para construções em geral. No entanto, é a partir da segunda metade do século XVIII que passa a haver uma

²⁰⁹ GOMES, Emília Vaz; MALAQUIAS, Isabel. Investigações físicas sobre madeiras brasileiras (1790-1812). In: *Revista da SBHC*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, p. 104-119, jul./dez. 2004.

²¹⁰ BATISTA, Regina Célia Corrêa. Op. cit., 2013, p. 20.

²¹¹ *Ibidem*, p. 21, *italico meu*. Segundo a autora, o termo “fabricação de madeiras”, de acordo com as fontes, seria o processo de derrubada das árvores e o beneficiamento para os mais diversos usos, como construção em geral e fabricação de embarcações.

²¹² MALVASIO, Ney Paes Loureiro. Op. cit., 2012, p. 69.

²¹³ *Ibidem*, p. 83.

“intensificação na comercialização dos recursos lenhosos como produto de exportação”,²¹⁴ com o governo metropolitano cada vez mais interessado em controlar e sistematizar essa produção. Para tanto, às margens do Rio Guamá teria sido criado o Estaleiro Real do Pará em 1761, e para abastecê-lo, as Fábricas Reais de Madeira. Para gerir toda essa atividade, a Coroa Portuguesa teria determinado algumas medidas, entre elas o “*monopólio aos paus reais e o contrato de arrematação das madeiras*”.²¹⁵

Ao longo do Vale do Tocantins localizavam-se sete Fábricas Reais de Madeira,²¹⁶ as quais utilizavam largamente a mão de obra indígena. O funcionamento de tais fábricas processava-se em rede, ligadas pela malha fluvial, por onde era feito o escoamento da produção. Devido às atividades, funcionavam como “catalisadores” para o surgimento de povoados e vilas, passando a batizar as povoações de índios e colonos, como Moju, Cameté, Igarapé-Miri, Abaetetuba, Acará, Barcarena, Vila do Conde, Baião e Beja. Dentre estas fábricas, as de Moju, Cameté e Acará destacavam-se pela maior intensidade da produção,²¹⁷ embora a de Moju fosse a responsável pelo conjunto do Vale, sobressaindo às demais fábricas, tanto no que diz respeito à mão de obra quanto ao fornecimento de materiais para as outras.²¹⁸

A Fábrica Real de Madeira de Moju, ou melhor: a Ribeira de Moju foi, segundo Regina Batista, “uma importante aliada no processo de colonização da região de Moju”.²¹⁹ Como as demais fábricas, também funcionaria como catalizadora do povoamento, tornando-se, inclusive, a “região mais povoada da Capitania”.²²⁰ Só num período de vinte anos, de 1727 a 1747, Regina Batista contabilizou 40 Cartas de Data e Sesmaria para o Rio Moju.²²¹

Se a propaganda da quantidade e da qualidade das madeiras do Estado é veiculada desde o início da colonização portuguesa na região, seria com a implantação da Ribeira de Moju que a Coroa passaria a se interessar “em produzir madeira na Capitania do Grão-Pará, ou pelo menos de tomar para si a responsabilidade de gerir o processo de produção e aproveitamento dos recursos madeireiros desta Capitania”.²²² Segundo Batista, a linha de produção da Ribeira de Moju era bastante diversificada, incluindo “materiais de primeiro beneficiamento (pranchas, estacas, tarugos, arcos para varais e taboado para forros) até construção de embarcações.”²²³ Os

²¹⁴ BATISTA, Regina Célia Corrêa. Op. cit., 2013, p. 21.

²¹⁵ Ibidem, p. 19. Essas informações constam na nota de nº 6 da referida Dissertação.

²¹⁶ Além das Fábricas Reais de madeira havia também fábricas particulares, algumas administradas por religiosos, por exemplo. Informação obtida com o professor Karl Arenz.

²¹⁷ ANGELO-MENEZES, Maria de Nazaré; GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. Op. cit., 1998, p. 125-126.

²¹⁸ BATISTA, Regina Célia Corrêa. Op. cit., 2013, p. 48.

²¹⁹ Ibidem, p. 45.

²²⁰ Ibidem, p. 47.

²²¹ Ibidem, p. 56.

²²² Ibidem, p. 45.

²²³ Ibidem, pp. 48-49.

materiais eram transportados para o Reino, enquanto que as embarcações eram fabricadas para a utilização local.

Na década de 1730 inicia-se os preparativos para a instalação da Ribeira de Moju. Em 04 de outubro de 1732, uma Provisão do Governador José da Serra (1732-1736) nomeava Estácio da Silveira como Patrão Mor da Ribeira de Moju, “por ser pessoa examinada há muitos annos em cujo emprego tem feito várias viagens nas Naos de Sua Mag.^{de} e em Navios mercantes em que teve Patente de Capp.^{am} por El Rey”. Em 28 de março do ano seguinte, Estácio solicita ao rei a confirmação da dita Provisão, com soldo capaz de que pudesse se “sustentar na terra com o d.^{to} posto”, alegando que o não poderia exercer “com tão pequeno ordenado por não lhe chegar p.^a o seu sustento em razão de ser a terra cara e falta de mantim.^{tos}...”. Em carta de 16 de abril de 1733, o rei informa ao provedor da Fazenda Real da Capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, sobre o requerimento de Estácio da Silveira e solicita um parecer sobre se o ordenado solicitado era bastante e se haveria meios no Almojarifado para pagar o suplicante. Matias da Costa escreve ao Rei em dia 07 de setembro de 1733 e emite um parecer contrário à nomeação de Estácio. Alegava o provedor que o dito ofício de Patrão Mor não seria necessário, tendo em vista que a fábrica de Moju ainda não se havia estabelecido, e, segundo ele, mesmo se já estivesse estabelecida não seria necessário, porque,

[...] como esta occupação não pode ter exercício, senão depois de os Navio feito, para governar os marinheyros que o hão de deytar ao mar e perparalho dos petrechoz necessários para seguir viagem, bastaria que naquella ocazião houvesse hum homem que tivesse esta serventia, porque não he razão que a fazenda de vossa Magestade se aplique para huma despeza inútil, mayorm.^{te} não estando ella tam abundante que a possa sofrer, e muito menos a de fabrica de Navios neste Estado, que de nenhuma utilidade serve, pello grande gasto, que qualquer dos que se obrar há de fazer, o qual há de ser muito mayor do que em outra qualquer parte do Brazil.²²⁴

Matias da Costa alegava os altos custos para a manutenção da Ribeira, empreendimento que não traria retorno, senão despesas desnecessárias à Fazenda Real. Ademais, alegava que a dita Ribeira não teria “nenhuma utilidade”, já que os gastos para se fazer um navio no Estado seria “muito mayor do que em outra qualquer parte do Brazil”. Como vimos anteriormente, pouco mais de um século antes o piloto português João de Almeida se “oferecia” para vir ao Estado do Maranhão afim de construir embarcações, alegando a abundância de matéria-prima (madeiras) e mão de obra (indígenas), além de que os custos seriam muito baixos comparados à outras regiões do Império português, no Estado do Brasil inclusive.

²²⁴ CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei D. João V. Belém do Pará, 07.09.1733. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (Avulsos), cx. 15, documento 1405. Os demais documentos citados ou menção a eles encontram-se em anexo a esta carta.

Segundo Regina Batista, desde o início a atividade madeireira realizada na Ribeira de Moju foi motivo de polêmica entre os administradores coloniais, principalmente nas figuras do Governador e do Provedor do Estado. Enquanto o Governador José da Serra proclamava a utilidade de tal investimento, o Provedor Mathias da Costa resignava-se diante dos altos custos representados à Fazenda Real, já parca de recursos.²²⁵

Em parecer do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, de 23 de janeiro de 1734, os conselheiros mostravam-se favoráveis ao estabelecimento da fábrica de construção de navios na capitania do Pará. Consideravam que a “matéria he summamente grave e de gr.^{de} ponderação plas conveniências q. do estabelecimento desta fabrica se podem seguir ao serv.^o de V. Mag.^{de} e a sua real faz.^{da}”,²²⁶ e que achando-se cortadas as madeiras e feitas as demais despesas, deveria o rei ordenar que se fabricasse um navio, “p.^a q. vendosse o custo q. este faria se viesse no conhecim.^{to} da utilidade q. desta fabrica se podia seguir à Real faz.^{da} de V. Mag.^{de}”.²²⁷ De pronto iniciou-se o corte das madeiras, tendo sempre presente o projeto da charrua. No entanto, tudo feito “sem meyo”, sendo necessário ao governador José da Serra “continuar a despeza com o mesmo dinhr.^o do bolcinho de S. Mag.^e q.’ vinha do Piauhy”.²²⁸

Três anos depois, em 07 de outubro de 1737, já no governo de Antônio de Barros (1736 - 1737) Antônio da Rocha Machado, Secretário do Governo do Estado do Maranhão, envia um ofício para Antônio Guedes Pereira, Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, em que informa estar havendo por parte do secretário de Estado e Provedor dos Armazéns, João de Leiros, “hum dezengano total para não obrar nada q. diga resp.^{to} a naus, ou estabelecim.^{to} de Ribeira p.^a cortes de madeiras, pois allegão a falta de meyo, ou consignaço, q. he oq. basta, para se entender q. sem a tal consignaço era impraticável semelh.^e projecto”.²²⁹ De acordo com Antônio Machado, João de Leiros alegava que antes do estabelecimento da Ribeira seria necessário primeiro estabelecer rendas no Estado.

²²⁵ BATISTA, Regina Célia Corrêa. Op. cit., 2013, p. 47. Cf. também: BATISTA, Regina Célia Corrêa. *Pau pra toda obra: atividade madeireira no Estado do Maranhão e Grão-Pará na primeira metade do século XVIII*. Monografia (Graduação em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, 2008.

²²⁶ PARECER do Conselho Ultramarino para o rei D. João V. Lisboa, 23.01.1734. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 16, documento 1468.

²²⁷ *Ibidem*.

²²⁸ OFÍCIO do secretário do Governo do Estado do Maranhão, Antônio da Rocha Machado, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Antônio Guedes Pereira. Belém, 07.10.1737. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 20, documento 1876.

²²⁹ OFÍCIO do secretário do Governo do Estado do Maranhão, Antônio da Rocha Machado, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Antônio Guedes Pereira. Belém, 07.10.1737. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 20, documento 1876.

Todavia, Antônio Machado argumentava que, no início do seu governo em 1733, José da Serra havia trazido um construtor francês e um maquinista, e também havia achado “dinh.^o do Donativo vindo da Capp.^{nia} do Piahy”, de forma que ao ver que não havia meios para se fabricar navios “mandou empregar o tal dinh.^o em fazendas, na occazião da frota, e as mandou carregar em receita ao Almoix.^e, separadas do mais recebim.^{to} desta Capp.^{nia}, p.^a com estas Fazendas hir pagando os officiaes”.²³⁰

A questão da falta de meios, tanto para o estabelecimento da Ribeira quanto para construção de embarcações não seria, portanto, um problema, tal como alegado pelo Provedor da Real Fazenda, já que havia dinheiro (do donativo) para o pagamento dos oficiais. Todavia, esta foi uma questão que permeou os discursos em torno do estabelecimento da Ribeira. Tanto que o Governador José da Serra mandou o construtor francês de volta a Lisboa, para “dar conta do que perdia S. Maj.^e, em não se effectuar a Riber.^{avn}”. De Lisboa, o construtor foi enviado de volta ao Estado, encarregado

[...] a fazer hua charrua, sem mais meynos, ou consignaço, q.º seis carpintr.^{os} com seis contram.^e, e quatro serradores, dizendo as cartas de Diogo de Mendonça, Prov.^{or} dos Armazens, com poucas regras; S. Maj.^e he servido q.º se faça em Mojú hua charrua, p.^a ver se tem conta a Faz.^a Real a fazeremse Navios nesse Estado [...] ²³¹

As queixas sobre da Ribeira de Moju continuavam no governo de João de Abreu de Castelo Branco (1737-1738). Em 02 de novembro de 1737 escreve ao rei D. João V sobre as despesas da ribeira. Dizia o governador que chegando ao Estado encontrara estabelecida uma fábrica de madeira para navios, mas que não encontrara na secretaria do governo ordens de Sua Majestade para o estabelecimento e as despesas da referida fábrica. Antes, pelo contrário, encontrara cartas do Secretário de Estado em que informava não haver consignaço para tais despesas.²³²

Este teria sido o principal motivo pelo qual ordenara ao Provedor da Fazenda a não continuar com a referida despesa. Todavia, não fora o único.

Segundo o Governador, a Fábrica de Madeira de Moju tinha o inconveniente de “se empregarem naquelle trabalho cento e sincoenta índios q.º com grande prejuízo dos moradores se tirarão das aldeias, e faltavão á cultura de que também resultão os dízimos da fazenda real”.²³³ Tais índios, além de serem retirados dos serviços dos moradores, ainda sofriam abusos, pois

²³⁰ Ibidem.

²³¹ Ibidem.

²³² CARTA do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e do Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V. Belém, 02.11.1737. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 20, documento 1905.

²³³ Ibidem.

eram enviados para as serrarias de madeira particulares e também para outros serviços, como o de remeiros das canoas. Além disso, a fuga dos índios era constante e os religiosos que detinham o poder temporal sobre as aldeias negavam-se a darem outros para substituí-los.

De acordo com Regina Batista, nas fábricas de madeira a divisão do trabalho “obedecia uma certa hierarquia onde parte dos oficiais eram trazidos do reino (mestres, maquinistas, construtores, ferreiros, carpinteiros).”²³⁴ Apesar disso, no entanto, o maior volume de mão de obra era de índios. Desde as entradas no mato para a escolha das árvores adequadas, a derrubada, o corte dos galhos, o transporte até os locais de embarque para a ribeira e depois, já na ribeira, no processo de beneficiamento em madeiras, era necessário um contingente considerável. Assim, de acordo com o que estabelecia o *Contrato de Arrematação de Madeiras*,²³⁵ “Para o corte das madeiras nas fábricas eram disponibilizados sessenta índios para o trabalho de seis meses”, quando deveriam ser feitas as *mudas*.²³⁶ Ribeira de Moju, a mão de obra indígena era essencial – como era, aliás, essencial em todos os demais afazeres no dia a dia do Estado.

José Roberto do Amaral Lapa, falando sobre a ribeira da Bahia colonial, diz que a madeira, ainda na árvore, exigia a atuação dos serviços da feitoria, uma vez que “Era necessário marcá-la, promover o corte, provavelmente desgalhar, proceder à arrumação, o transporte por diferentes meios até a feitoria, onde esperaríamos outros cuidados especiais”.²³⁷ Tudo isso deveria ser feito racionalmente, “a fim de se evitarem derrubadas inúteis, esforços dispensáveis e morosidade nos trabalhos...”. É necessário chamar a atenção de que Lapa está falando do Estado do Brasil; todavia, é evidente que, guardadas as peculiaridades, a exploração madeireira na Bahia, no Estado do Brasil, em muito se assemelhava à de Moju, no Estado do Grão Pará e Maranhão, principalmente levando-se em consideração a efetiva participação da mão de obra indígena.

Segundo Lapa, para o serviço junto à mata eram contratados no Reino, pelo governo, mestres carpinteiros “que conhecessem profundamente os diferentes espécimes vegetais”. Tais conhecimentos giravam em torno das qualidades das madeiras, suas utilidades específicas, já que eram remetidas a Lisboa, de onde não raras vezes vinham reclamações sobre as dimensões

²³⁴ BATISTA, Regina Célia Corrêa. Op. cit., 2013, p. 50.

²³⁵ De acordo com Batista, “Neste *Contrato*, homens de negócio na capitania recebiam a concessão para fabricarem madeiras em instalações pertencentes ao Estado, com quantidades, qualidades e preços pré-estabelecidos no *Contrato*.” Ibidem, p. 25

²³⁶ Ibidem, p. 42. O termo “muda” refere-se a substituição da mão de obra indígena nas fábricas de madeira a cada seis meses, de acordo com o que regia o Contrato de Arrematação das madeiras. A muda e os descimentos eram, segundo Regina Batista, as duas formas de conseguir mão de obra para as fábricas de madeira. Cf. ibidem, p. 74.

²³⁷ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000, p. 40.

e a qualidade das madeiras enviadas nem sempre corresponderem ao solicitado. Por conta disso, sugere Lapa, era muito provável que esses mestres carpinteiros “aceitassem em muitos casos a experiência indígena”, principalmente no que diz respeito à melhor época de derrubadas, para o que o secular conhecimento indígena das fazes da lua, da observação atenta da característica das árvores, seus frutos, flores, folhas, etc.²³⁸ Segundo Lapa:

A observação dos galhos, flores e frutos objetivava o não aproveitamento de árvores cuja força do tronco se dispersava por essas partes; também devia-se considerar a idade, o tempo de circulação da seiva para evitar que o corte se desse no momento de sua abundância, o que acarretaria doenças que estragariam a madeira, as fases da lua, a estação preferidas para o corte, pois se praticada no inverno a madeira pela sua porosidade não teria a mesma consistência; com efeito o corte no outono, permitia a obtenção de madeiras muito mais fortes, segundo afirmavam os memorialistas do século XVIII. A época propícia ao corte, evitaria ainda a madeira verde, tão condenada pelos velhos cronistas do Reino.²³⁹

A utilização da mão de obra indígena para trabalhar tanto na fabricação de madeiras quanto na de embarcações não foi apenas uma conveniência, devido a densidade demográfica indígena na Amazônia colonial, que em tese se configurava em mão de obra em potencial – o que, porém, não significava facilidade em acessá-la²⁴⁰ –, mas sim uma necessidade. No ambiente em que estavam inseridos imperavam ordens para além da força física, e que exigiam conhecimentos profundos da floresta, seus caminhos e as espécies arbóreas, fruto da longa experiência, passados entre gerações e que lhes permitiram acumular um “saber venatório”²⁴¹ caros aos estrangeiros (europeus e africanos).

É neste sentido que em ofício do dia 03 de outubro de 1761, o então Governador e Capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, informa ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre um requerimento feito pelos administradores da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Nele os administradores solicitavam “se lhe concederem os quatro índios que ensinassem os pretos a cortarem, e conduzirem as madeyras para o estaleiro, em q. estão fazendo o seu navio [...]”.²⁴² O documento, além de mostrar índios e negros trabalhando lado a

²³⁸ Ibidem, p. 41.

²³⁹ Ibidem, p. 41.

²⁴⁰ Cf. ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Os vassallos del'Rey nos confins da Amazônia: a colonização da Amazônia Ocidental (1750-1798)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

²⁴¹ GINZBURG, Carlo. *Sinais, raízes de um paradigma indiciário*. In: GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais. Morfologia e história*. São Paulo: Cia. das letras, 1986.

²⁴² OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Pará, 03.10.1761. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 50, documento 4607.

lado, mostra os indígenas detendo os conhecimentos sobre os processos de corte e condução das madeiras. Isso se dava não apenas porque a mão de obra indígena seria mais abundante que a negra, mas, e sobretudo, devido ao conhecimento que detinham da floresta, das árvores cujas madeiras seriam mais apropriadas para uma embarcação, assim como a própria feitura das embarcações. Tais conhecimentos eram decorrentes da vivência em meio a esse ambiente em que tudo, praticamente, girava em torno da água. Longe de se excluírem, Regina Batista, que também utilizou o mesmo documento, considera a escravidão indígena e a africana se complementavam:

A intensificação da coexistência entre brancos, negros e índios, neste período, estabelecida pelas novas diretrizes referentes à mão-de-obra, favoreceu ao fortalecimento de novas redes de sociabilidades formadas no cerne das relações de trabalho, fossem elas na fábrica das madeiras ou nos sítios dos moradores.²⁴³

De maneira geral, a partir da documentação é possível dimensionar a necessidade de índios para trabalhar na atividade madeireira. De acordo com o *Contrato de Arrematação das madeiras*, os índios, vindos principalmente das vilas e lugares de índios do Marajó,²⁴⁴ deveriam se estabelecer na Ribeira de Moju por seis meses, quando então eram “trocados” por outros, voltando para suas aldeias de origem. Evidentemente que, como durante todo o período colonial, tais prazos raras vezes eram respeitados e os abusos que daí decorriam ocasionavam, entre outros, a fuga de muitos índios. Por outro lado, o processo de “muda” nem sempre era suficiente para atender as demandas por trabalhadores, tendo em vista que a fuga de índios acabava ocasionando escassez de mão de obra.

É neste sentido que, em um requerimento de 30 de abril de 1743, os interessados na fábrica de serrar madeiras do Estado do Maranhão solicitavam a descida de quatrocentos casais de índios dos sertões a fim de serem utilizados como mão de obra, a custo dos próprios solicitantes.²⁴⁵ Apesar de o documento não dar indicação de que a referida fábrica seja a de Moju, fica evidente a necessidade de índios para a continuação dos trabalhos.

A questão da mão de obra para a ribeira de Moju foi motivo de reclamação também por parte do governo. Em 17 de agosto de 1755, o Governador Interino do Estado do Maranhão e Grão-Pará, fr. Miguel de Bulhões, envia um ofício para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, reclamando das dificuldades em se conseguir índios

²⁴³ BATISTA, Regina Célia Corrêa. Op. cit., 2013, p. 69.

²⁴⁴ Ibidem, p. 51.

²⁴⁵ REQUERIMENTO dos interessados na fábrica de serrar madeiras para o rei D. João V. 30.04.1743. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 25, documento 2401.

para trabalhar na fábrica de canoas estabelecida na ribeira de Moju. Segundo Miguel de Bulhões:

Na Ribeira do Mojú, em que actualmente se fabrica aquellas canoas q.' são precisas, assim p.^a demarcações dos Reaes Domínios de S. Maj.^{de} como p.^a a execução de todas as mais diligências pertencentes ao seu Real serviço achei hua desordem, digna, ao meu parecer, de alguma providencia. Consiste a tal dezordem, em q.' mandandose extrahir das Aldeias aquelles índios, que são precisos p.^a trabalharem nesta fábrica, da qual hé M.^e Theodózio Gls [Gonçalves], depois de trabalharem nella aquelle tempo q.' basta p.^a q.' fiquem Mestres em fazer Canoas, são restituídos as mesmas Aldeias, nas q.^{es} os Missionários os applicão a este mesmo trabalho, vindo por este modo a servir a Real Fábrica de S. Maj.^{de} só p.^a ensinar os d.^{os} índios, de q.' os Missionários recebem depois toda a utilid.^e; não sendo possível, q. os d.^{os} Missionários tornem a dar aquelles índios p.^a a mesma fábrica.²⁴⁶

A “desordem” indicada pelo Governador Interino estava em relação à mão de obra indígena. De acordo com Miguel de Bulhões, os únicos beneficiados com o processo de mudança eram os missionários que administravam os aldeamentos, principalmente os da Companhia de Jesus. A Ribeira de Moju serviria apenas de “escola” para os índios, e que eles, depois de aprenderem o ofício, voltavam para os aldeamentos de origem e passavam a aplicar tais conhecimentos em benefício dos missionários. Como os missionários não “devolveriam” esses índios para os serviços das fábricas, estas ficavam prejudicadas, já que os próximos índios a chegarem teriam que aprender novamente todos os procedimentos.

Como forma de remediar esse “dano”, Miguel de Bulhões após saber de um índio chamado Felipe Neri que “se achava no matto junto a Villa Viçosa de Santa Cruz do Camettá administrando alguma gente”, chamou-o à sua presença e, após convencê-lo de “que não devia viver como bruto retirado em hum sertão, mas como homem, onde podesse ser útil a si e a República”, lhe propôs “que desejava estabelecer com elle, e a sua gente hua Aldeia, unicamente destinada para o serviço da d.^{ta} Fábrica”. A recompensa seria de, nas palavras do Governador, além de viverem “debaixo da proteção de S. Maj.^{de}”, seria de ter um pároco que lhes celebrasse missas e administrasse os sacramentos, além dos referidos salários.²⁴⁷

O índio Felipe Nery se dispôs a descer com sua gente, e o pedido para o estabelecimento da dita Aldeia foi prontamente atendido pelo rei, ordenando que ela fosse estabelecida na forma proposta pelo Governador Interino, para atender a necessidade de mão de obra da Ribeira de Moju. O Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Xavier

²⁴⁶ OFÍCIO do governador interino do Estado do Maranhão e Pará, Bispo do Pará, D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 17.08.1755. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 39, documento 3625.

²⁴⁷ *Ibidem*.

de Mendonça Furtado, remete um descimento de índios do Rio Negro para a dita Aldeia, deixando a cargo do Governador Interino o local onde ela seria estabelecida.²⁴⁸

Ao saber da notícia da nova povoação, o índio Felipe Neri prontamente informa a Miguel de Bulhões seu desejo de estabeleça-se nela juntamente com os índios do Principal Joá, vindos do Rio Negro. Assim, Miguel de Bulhões escreve ao mesmo Diogo de Mendonça Corte Real, agora ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar, informando que:

Achão-se no referido sitio, assim os índios do novo descimento, e os que pertencem a Felipe Neri, como todos os mais, que achei superior pelo seu continente. Com elles tenho estabelecido huma competente Povoação, na qual mandei logo erigir Igreja, destinando-lhe Pároco com oitenta mil reis de cõngrua por anno para instruir os mysterios da Fé aos índios pagãos, e administrar os mais sacramentos aos que se achão baptizados. Todos estes índios tenho applicado ao serviço da Fábrica das canoas daquella Ribeira, e com este estabelecimento espero sem duvida remediada a falta que havia de índios capazes de trabalhar na referida Fábrica pelo motivo, que ponderei a V. Ex.^a, qual era o servir a mesma Fábrica de escolla para os índios em utilidade dos Missionários.²⁴⁹

Como eram considerados mão de obra livre – pelo menos teoricamente, já que provinham dos aldeamentos missionários²⁵⁰ –, os índios oficiais (de carpinteiro e calafate) e os demais que trabalhavam na Ribeira deveriam ser remunerados. O Regimento das Missões, de 1686, estabelecia que fosse pago duas varas de pano de algodão por mês a cada índio que trabalhasse no serviço real. No entanto, em carta de 22 de março de 1740 o rei D. João V escrevia ao Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de Abreu Castelo Branco, sobre uma petição dos índios da Ribeira de Moju em que queixavam-se de que o Provedor da Fazenda Real não lhes mandava pagar mais que as duas varas de pano de algodão grosso por mês. Solicitavam os índios que “fosse servido ordenar que se lhes pague as oito varas de panno por mez, na forma que até agora se uzou”.²⁵¹ Meses depois, em 10 de outubro de 1740, João de Abreu Castelo Branco escrevia respondendo ao rei D. João V dando seu parecer sobre a situação. De acordo com o Governador, ainda que o trabalho ordinário dos índios devesse ser com as duas varas de pano por mês, como previa a legislação,

[...] parece ser contra a equidade, que os que sabem trabalhar nos off.^{os} de carpinteiros, serradores, e torneiros se lhes satisfaça com as mesmas duas

²⁴⁸ OFÍCIO do governador interino do Estado do Maranhão e Pará, Bispo do Pará, D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa, para o ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 13.11.1756. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 41, documento 3816.

²⁴⁹ *Ibidem*.

²⁵⁰ Os aldeamentos missionários eram locais para onde índios de diferentes nações eram “descidos” dos seus locais de origem e agrupados afim de serem mais facilmente catequizados e, posteriormente, transformados em mão de obra.

²⁵¹ CARTA do Rei D. João V para o Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João de Abreu Castelo Branco. Lisboa, 22.03.1740. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 23, documento 2202, anexo.

varas de panno, ao mesmo tempo que qualq.^r official branco destes offi.^{os} leva dez, ou doze tostoens por dia [...]

Continuava o Governador dizendo que seu antecessor, Antônio de Barros, havia mandado pagar “a estes índios officiaes a oito varas de panno, e alguns a seis, e outros a quatro, conforme a differença que o mestre da Ribr.^a Theodozio Lopes achava no seu serv.^o”, e isso, segundo ele, é o que se deveria praticar aos suplicantes.²⁵²

Os oficiais brancos a quem o Governador se referia eram os europeus trazidos do Reino para o serviço na Ribeira. Enquanto estes ganhavam um soldo maior, os oficiais índios, pelo mesmo trabalho, recebiam menos. Por isso o descontentamento.

Ao fazerem uma petição²⁵³ diretamente ao rei, os oficiais índios da Ribeira de Moju deixavam clara a importante posição que detinham dentro do sistema econômico do Estado e que sabiam barganhar benefícios em seu favor. Quando estas não surtiam efeitos, ou quando seus efeitos estavam aquém do desejado, os índios recorriam a uma prática muito comum: desertar, fugir. Na documentação colonial são constantes as queixas de deserções dos índios da Ribeira, que deixavam não apenas os trabalhos inacabados, mas que comprometiam toda uma estrutura social, econômica e política do Estado.

Em carta ao rei de 11 de novembro de 1753, Mendonça Furtado apontava dificuldades para que a expedição de demarcação dos limites estabelecidos pelo Tratado de Madri (1750) partisse para o Rio Negro. O problema estaria na falta de meios, principalmente pelo número insuficiente de canoas. Escrevia Mendonça Furtado:

Fico na diligência de pôr pronto tudo o que é preciso para esta expedição, que sendo grande ainda se faz mais dificultosa pela falta de meios que há nesta terra, porque, só pela fatura das canoas que são precisas, é necessário maior tempo pela falta que há de oficiais, e deserções contínuas de índios.²⁵⁴

No ano seguinte as queixas de Mendonça Furtado continuam, agora dirigidas a seu irmão, Sebastião José de Carvalho e Melo. Em carta de 14 de junho de 1754, relembra de que já o avisara sobre ser “impossível o poder achar as muitas canoas que são precisas para esta expedição das demarcações, nos moradores, e que não havia outro remédio mais do que mandá-las fabricar por conta da fazenda real”.²⁵⁵ O problema, alegava, era a fuga dos índios, principalmente oficiais carpinteiros. Sem grande número de índios oficiais, escrevia, “já V. Ex.^a

²⁵² CARTA de governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu Castelo Branco, para o rei D. João V. Belém do Pará, 10.10.1740. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 23, documento 2202.

²⁵³ Infelizmente não encontramos a referida petição, apenas a sua referência no documento citado.

²⁵⁴ CARTA ao rei. Pará, 11.11.1753. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 534.

²⁵⁵ CARTA a Sebastião José. Pará, 14.06.1754. *MCM-AEP*, vol. 2, p. 176-177.

vê a desordem e a falta que fariam na construtura das embarcações, de que tanto se necessita para esta expedição”. Para Mendonça Furtado:

Esta deserção se faz ainda mais escandalosa, quando notoriamente consta que estes mesmos desertores são empregados, logo que chegam às suas povoações, no serviço dos missionários, fazendo-se canoas para venderem às grandes serrarias de madeiras, além de outras obras em que os empregam. Também têm fugido desta cidade do serviço de S. Maj. os que constam da relação inclusa, e, finalmente, não há meio algum de os fazer parar, porque nas aldeias não só não são castigados, mas, contrariamente, favorecidos e amparados, e sem estes índios já V. Ex.^a sabe que nada se pode fazer.²⁵⁶

As queixas de Mendonça Furtado corroboram as de Miguel de Bulhões, de que a Ribeira de Moju servia apenas de escola para os índios, e que os beneficiados com ela eram unicamente os religiosos, principalmente os da Cia. de Jesus. As mesmas queixas persistem em carta de 10 de setembro de 1754: a falta de canoas para a expedição por falta de índios oficiais e a conivência dos religiosos nas deserções. Informava Mendonça Furtado que “finalmente, não é possível fazer conter essa gente, nem será fácil conseguir-se, quando elas vão buscar as suas aldeias e nelas são agasalhados com todo o bom modo e até me dizem que com louvor”.²⁵⁷ Por conta da falta de índios oficiais para fabricar as canoas devido às continuadas deserções, a partida da expedição para o Rio Negro só se daria 2 de outubro de 1754.

Por um lado, a maneira como Mendonça Furtado refere-se às ordens religiosas, como acobertadoras das fugas dos índios, reflete em parte os conflitos ideológicos entre o governador e elas, especialmente a Companhia de Jesus, que não à toa em breve seria expulsa dos domínios portugueses. Por outro, tendo conhecimento de que – mesmo remunerados – muitos índios oficiais fugiam e voltavam para as aldeias de origem, onde seriam “agasalhados com todo o bom modo” e onde os missionários utilizariam seus conhecimentos adquiridos na “escola”, que, segundo o fr. Miguel de Bulhões, era a Ribeira de Moju, em benefício da própria Companhia, pensamos que a fuga desses índios se dava não apenas por conta do salário que recebiam – apesar das queixas neste sentido –, mas também pelo reconhecimento que tinham entre seus pares. Ser oficial canoeiro era uma função importante entre os indígenas, o que lhes rendia certo respeito. Na Ribeira de Moju, apesar da grande importância desses índios, eles eram vistos como uma mão de obra substituível, até por que, como era estabelecido no “Contrato”, deveriam ser “trocados” por outros a cada seis meses, o que não quer dizer que de fato acontecia.

²⁵⁶ Ibidem.

²⁵⁷ CARTA a Sebastião José. Pará, 10.09.1754. *MCM-AEP*, vol. 2, p. 210-211.

Eram nos aldeamentos missionários e nas pequenas povoações que a importância dos mestres e oficiais índios era, de fato, reconhecida. Eram a eles que moradores e religiosos recorriam quando precisavam construir alguma embarcação.

2.3. No estaleiro dos índios: a construção de embarcações²⁵⁸

Na região amazônica no período colonial, Rosemarie Horch identificou seis tipos de embarcações indígenas: as ubás, os chamados cascos ou montarias, as igarités, as canoas cobertas, as gambarras e as jangadas.²⁵⁹ O que as diferenciava seria exatamente a forma de construção. De acordo com o padre jesuíta João Daniel, no Estado do Grão-Pará e Maranhão do século XVIII as embarcações eram de muitas “castas”, de acordo com o “feitio”. Dentre elas, no entanto, três eram as mais comuns: as “canoas de casca”, as “ubás” (canoas de tronco) e os “bergantins” (canoas de tábua).

As “canoas de casca” eram utilizadas pelos “índios selvagens”, ou seja, não aldeados. Eram embarcações “primitivas”, feitas apenas com a casca de grandes árvores e sem a utilização do ferro. Segundo o jesuíta, tais canoas

[...] ordinariamente são piquenas, e ligeiras, quanto baste para navegarem de ãas, a outras ilhas, e para atravessarem os rios, transportando as suas famílias, e pouca bagagem, que costumam ter: são estas do feitio de meia casca de noz feitas de grandes cascas de árvores, que facilmente tiram, e despem dos paos, pondo-lhes suas rodela na proa, e poupa, seguras com paos atravessados, e grudados com breu, usando do fogo em lugar do ferro, no que lhes é preciso desbastar: e como são tão leves correm pela água com tanta ligeireza, que parece voam [...]²⁶⁰

As ubás, ou canoas de tronco (monóxilas), eram feitas com troncos de árvores “escavacados por dentro com fogo lento”, e por isso eram mais fortes que as canoas de casca e serviam para transporte de cargas. Eram muito usadas pelos mineiros e para as coletas das drogas do sertão.²⁶¹ O modo como os índios fabricavam estas embarcações causava grande admiração nos europeus. João Daniel, no entanto, adverte que não seriam dignas disso, já que não teriam outra especialidade mais do que “serem inteiriças [de] um só madeiro, sem

²⁵⁸ Uma síntese inicial do que está sendo trabalho aqui foi exposto em artigo recente, sendo o presente texto, portanto, mais completo. Cf.: FERREIRA, Elias Abner Coelho. No Estaleiro dos Índios: a construção de embarcações na Amazônia colonial portuguesa. In: *Revista Estudos Amazônicos*, vol. XIII, nº 1 (2015), p. 30-67.

²⁵⁹ HORCH, Rosemarie E. *As Embarcações de Madeira do Rio Amazonas (Séculos XVI- XVIII)*. Unpublished paper, 1988. WP/C, p. 220.

²⁶⁰ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 33

²⁶¹ *Ibidem*.

necessidade de cavernas, e mui aptas para se puxarem por terra, quando é necessário nos secos, por serem boleados, e sem quilha [...]”²⁶²

O bergantim (canoa de tábua) era o tipo de embarcação mais utilizada pelos portugueses, sendo seu nascimento, inclusive, um processo de hibridização entre a cultura indígena e a europeia. Eram embarcações grandes, sendo as maiores as que “sobem pelo Amazonas acima à colheita dos haveres do sertão, e as que são capazes de toda a navegação, e carga”. De acordo com o jesuíta, outros tipos de embarcações seguiam o mesmo modo de fabricação dos bergantins, em que só diferem por “serem mais piquenas”.²⁶³ Sua construção em muito parecia com a das canoas de tronco, com a diferença de que, ao contrário destas, aos bergantins eram acrescentadas tábuas para aumentar o tamanho e a largura, no processo que Sergio Buarque de Holanda chamou de “bordar” a canoa. Daí o nome “canoa de tábua”.



Figura 3

"Viração de tartarugas", Alexandre Rodrigues Ferreira, [1783-1793]

Na imagem acima do final do século XVIII é possível distinguir dois tipos de embarcações. No primeiro plano, a de *casca*, utilizada pelos índios “selvagens”, não aldeados; no segundo, à esquerda, uma canoa de tábua, muito provavelmente um *bergantim*.

²⁶² Ibidem.

²⁶³ Ibidem.

Conforme escreveu Antônio Câmara, “As pequenas embarcações das províncias do Pará e Amazonas têm nomes muitos variados tirados de termos da língua geral dos indígenas”.²⁶⁴ Consultando a documentação e a parca bibliografia sobre o assunto, nos deparamos diante da impossibilidade de nomear “corretamente” os variados tipos de embarcações indígenas da Amazônia colonial. Canoas de casca, de tronco ou de tábua, ora são identificadas por diferentes nomes ora por nomes iguais. Dentre os nomes mais comuns estão *ubá*, *igarité* e *piroga*. Em geral, chamavam-se *pirogas* as canoas indígenas; *igarités*, as canoas de casca; e *ubás*, as canoas de tronco. A documentação, no entanto, ora identifica uma canoa de casca por *igarité* ora por *ubá*, e vice versa.

Isso, inicialmente, parece causar certa “confusão”. Todavia, numa região composta de variados grupos étnicos, com culturas e línguas variadas, seria evidente que a nomeação de objetos de uso tão constante, como as embarcações, iria possuir nomes diferenciados. No processo de aldeamento, em que povos das mais diversas etnias seriam condensados num só lugar, tal “confusão” não seria difícil de ocorrer, como de fato ocorreu.

No entanto, para os efeitos do que está sendo trabalhado aqui, consideramos a seguinte subdivisão: *canoa de casca*, feita apenas com a casca da árvore – seriam as *igarités*; *canoa de tronco* (ou *canoa inteiriça*), feita com um tronco de árvore escavado com instrumentos (de ferro ou não) e com ajuda do fogo – seriam as *ubás*; e *canoa de tábua*, também feita com um tronco de árvore, agora escavado com a ajuda de instrumentos de ferro (machados e enxós) e moldadas com a ajuda de fogo, com o acréscimo de tábuas nas laterais (“bordar” a canoa) – seriam os *bergantins*. Diferente das demais, estas surgem com a colonização, a partir da introdução de instrumentos de ferro até então desconhecidos pelos indígenas, como machados, enxós e mesmo os pregos para a atracação, além de técnicas novas. As *canoads de tábua* são, como trataremos mais à frente, embarcações híbridas.

Quadro 1

Tipo de embarcação	Nome genérico	Características
Canoa de casca	<i>Igarité</i>	Feita apenas com a casca das árvores
Canoa de tronco	<i>Ubá</i>	Feita com troncos de árvores
Canoa de tábua	<i>Bergantim</i>	Feita com tronco de árvores, com o acréscimo de tábuas nas laterais.

²⁶⁴ CAMARA, Antônio Alves. Op. cit., 1888, p. 98.

Essas eram as embarcações mais comuns na Amazônia do século XVIII, utilizadas diariamente por índios e portugueses. O melhor relato – provavelmente o único – sobre o processo de fabricação das embarcações de tábua na Amazônia colonial foi deixado pelo padre jesuíta João Daniel. Em seus *Tratados*, o jesuíta detalha todas as diligências tomadas para tal empreendimento, desde a escolha da árvore, sua derrubada, o transporte até as feitorias e, finalmente, a construção da embarcação.²⁶⁵ Diferente da fabricação de grandes embarcações (como navios para travessia oceânica) nos estaleiros reais e para os quais vinham oficiais de carpinteiros do Reino, essas embarcações eram fabricadas nos muitos estaleiros espalhados pelas povoações e aldeamentos ao longo dos rios, tendo por “mestres”, chamados de oficiais canoeiros, os índios aldeados. Isso nos permite perceber que, mesmo com a introdução de ferramentas e técnicas europeias, continuava a cargo dos oficiais índios uma tarefa tão importante para a continuação da vida na Amazônia colonial, que era a construção de embarcações. Para o jesuíta João Daniel, os oficiais índios sobressaíam aos *não-índios* porque eram mais “habilidosos”. A razão disso, diz João Daniel,

[...] é porque como a canoa é traste, que todos tem, e todos fazem, todos sabem fazer; contudo quando se lhes encarrega a feitura de algũa, não se fia o branco, ou missionário de qualquer outro oficial, mas só dos mesmos [índios], a cuja direção, e preceitos estão os mais oficiais.²⁶⁶

Tais habilidades não se restringiam apenas à feitura da embarcação. Eram requeridas para todas as diligências tomadas para tal, que envolvia escolher a árvore mais adequada, derrubá-la no tempo certo e empregar os rituais necessários, por exemplo. Habilidades essas fruto da experiência,²⁶⁷ do convívio nesse ambiente de rios e da necessidade de locomoção, como o excerto acima demonstra.

²⁶⁵ Para mais informações sobre João Daniel, consultar a Monografia do autor, em que iniciou muitas das discussões desenvolvidas aqui: FERREIRA, Elias Abner Coelho. *O mundo dos rios na Amazônia colonial: um estudo sobre os índios remeiros e os pilotos Jacumaiúbas* na obra do padre João Daniel (1741 – 1776). Monografia (Graduação em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

²⁶⁶ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 33-34.

²⁶⁷ Nesse caso, utilizaremos o conceito thompsoniano de *experiência*. Para Edward P. Thompson, a *classe* é construída a partir da experiência histórica, uma vez que os indivíduos vivenciam situações tratadas em termos culturais, cujas ações são determinadas a partir delas. Ao utilizarmos o conceito de experiência histórica de Thompson para tratarmos da construção de embarcações na Amazônia colonial, pretendemos redimensionar a figura dos índios oficiais canoeiros como indivíduos que, imersos dentro de uma sociedade colonial, utilizavam suas “habilidades” como bons artífices para conformar suas ações. Cf.: THOMPSON, Edward Palmer. *A Miséria da Teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser*. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981; _____. *A formação da Classe Operária Inglesa*. Trad. Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; para a Amazônia colonial, Cf.: SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos*. Belém: ed. UFPA, 2012.

De acordo com João Daniel, as técnicas utilizadas pelos oficiais indígenas²⁶⁸ para talhar e abrir as canoas de madeira inteiriça, como as *ubás* e *bergantins*, causavam grande admiração nos europeus, apesar de serem bastante criticadas pelo jesuíta, como veremos adiante.

Em seu *Tesouro*, o jesuíta fala da fabricação de embarcações por *índios aldeados*. De acordo com Maria Regina Celestino de Almeida, dentro dessa categoria genérica – índio aldeado – encontravam-se dezenas de indivíduos dos mais diferentes grupos étnicos. Assim, durante a colonização,

[...] as múltiplas etnias transformaram-se em índios aldeados num longo processo de conflitos e negociações, que se fazia num contexto histórico de desafios e lutas incessantes pela condição de subordinados em que se encontravam. Nesse longo processo de ressocialização das aldeias e na dinâmica de suas relações com os demais agentes sociais da colônia, os índios aldeados foram assumindo a identidade genérica que lhes fora conferida pelos colonizadores, identidade esta que, além das imensas perdas e prejuízos, lhes dava possibilidade de atuar no mundo colonial.²⁶⁹

Todavia, não é possível, a partir do texto de João Daniel, precisar quais eram esses índios, ou a que grupos pertenciam.

Para a fabricação de uma canoa de tábua eram necessários muitos índios e uma série de diligências. Quando algum morador ou religioso queria mandar construir uma embarcação, a primeira diligência tomada era enviar os mestres ou oficiais índios até o mato para a escolha de uma árvore ideal. Os índios partiam com seus discípulos, índios mais novos pra quem eram repassados os conhecimentos, levando “algum piqueno viático de farinha de pao, e quando muito algum pouco conducto de carnes, ou peixes secos”, e assim “se embrenham nas matas” para escolher a árvore cuja madeira melhor serviria.

A escolha de uma árvore levava em consideração uma série de questões, como a localização próxima aos rios para facilitar o transporte por água até os estaleiros e também seu estado físico. Em geral, escolhia-se uma árvore que estivesse oca por dentro, já que assim facilitaria o trabalho na hora de abrir o casco.²⁷⁰ Além de tais requisitos, a espécie da árvore também contava.

²⁶⁸ Quando falamos em “oficiais índios” ou “oficiais indígenas”, não estamos nos referindo a postos militares que alguns indígenas assumiam, mas sim nos referindo aos ofícios específicos da construção naval, como oficial de carpinteiro e calafate. Sobre os oficiais índios “militares”, cf.: ROCHA, Rafael Ale. *Os oficiais índios na Amazônia Pombalina: Sociedade, Hierarquia e Resistência (1751-1798)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 2009; _____, *A elite militar no Estado do Maranhão: poder, hierarquia e comunidades indígenas (Século XVII)*. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

²⁶⁹ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Metamorfozes indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013, p. 324.

²⁷⁰ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 34.

A floresta amazônica era – e ainda é – particularmente rica em espécies arbóreas, cada uma com as suas especificidades no que diz respeito à dureza, leveza e durabilidade. Não à toa, como sustentam alguns autores,²⁷¹ esse teria sido um dos motivos para o incentivo à colonização. Os indígenas tinham a seu dispor uma variedade imensa de árvores, algumas mais adequadas à fabricação de embarcações, outras não. O conhecimento dessa variedade de espécies e a sua devida utilização fazia dos indígenas indispensáveis para o corte das madeiras no mato, transporte até as feitorias e seu beneficiamento, seja em tábuas ou em embarcações.

Quadro 2

Espécies de madeiras escolhidas para a fabricação de embarcações ²⁷²		
Nome	Nome científico	Qualidades
Angelim	<i>Hymenolobium petraeum</i>	Por conta da durabilidade
Itaíba* (provavelmente <i>itaúba</i>)	<i>Mezilaurus itauba</i>	Chamada de “pao de ferro” por conta da sua dureza. Possuía a singularidade de que “não obstante ser tão duro, e pesado, não só corre bem pela água, mas também se se alaga não vai ao fundo.”
Maçaranduba	<i>Manilkara huberi</i>	“as embarcações que se fazem da sua madeira são quase eternas e duram mais que as de angelim, e itaíba”.
Pequiá	<i>Caryocar villosum</i>	Como o “pao de ferro”, tinha os “mesmos préstimos para a factura das canoas”.
Bacuri	<i>Platonia insignis</i>	Seria “um pao real pela sua dureza, fortidão, e duração”, e que teria “os mesmos préstimos” que os outros mais duros, a qual “para o ministério das embarcações é melhor que quantos angelins há; porque as suas canoas são eternas na duração”
Copaíba	<i>Copaifera langsdorfii</i>	Era uma “excelente madeira”, e “as canoas que dela se fazem são eternas”, isto era devido à sua oleosidade que não permitia muito a penetração de água, e o óleo, por ser amargo, impedia que a praga do <i>туру</i> furasse os cascos da canoa.

O quadro acima mostra, de acordo com João Daniel, quais seriam as madeiras mais utilizadas pelos oficiais índios para a fabricação de embarcações, sempre levando em conta os préstimos e durabilidade da madeira.²⁷³

²⁷¹ Cf.: ANGELO-MENEZES, Maria de Nazaré; GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. Op. cit., 1998.

²⁷² DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 356 a 359.

²⁷³ Há uma relativa historiografia sobre a exportação de madeiras do Estado do Grão-Pará para Lisboa, principalmente a partir de 1750, e não é nosso objetivo enveredar por este caminho. Ver, por exemplo: BATISTA, Regina Célia Corrêa. Op. cit., 2013; especialmente a Tabela de exportação de madeira do Pará para Lisboa entre 1750 a 1778, em anexo.

A árvore escolhida deveria ser de “30 palmos em roda, pouco mais ou menos, e comprimento proporcionado”. A “paragem”, ou local onde a árvore estava, geralmente era escolhida próxima aos rios, para facilitar a locomoção até os “estaleiros”, lugar onde se dava a construção das embarcações.

Após a escolha da árvore para a fabricação da nova embarcação, os índios se recolhiam para a aldeia “com todas as medidas, que vão dar a seus patrões, com a notícia da paragem, em que está; e conforme esta notícia, os tornam a mandar com os instrumentos necessários para a sua factura”.²⁷⁴ E então, segundo João Daniel:

Mandam pois, os que querem algũa canoa, vistas as medidas, outra vez os mestres, e oficiais canoeiros, muito em numero, com os instrumentos de machados, taciras, e mais necessários os quaes levam já as suas camas, que são ligeiras maquiras, e viático de farinha. Chegados a paragem, a primeira diligencia é de partir, e determinar caçadores, para trazerem o conducto; e os mais cortam paos ligeiros com os quaes enramados com ramos, e folhas de palmeiras fazem um grande tijupar, ou palhoça, com outros esteios pelo meio para armarem as suas redes, ou maquiras com fogueiras etc. e posto que isto se faz em poucas horas, eles sempre gastam dias por mui preguiçosos, e só quando vai com eles algum branco por capataz, que os faça trabalhar, dão algum aviamento, doutra sorte, com o trabalho de uma semana, gastam um, ou mais meses.²⁷⁵

Como o excerto acima mostra, apenas para a derrubada de uma única árvore havia uma série de diligências a serem tomadas no local, como em relação à alimentação, por exemplo, tendo em vista a quantidade de indígenas que participavam da empreitada, que poderia durar dias ou semanas. Com relação à duração, o jesuíta critica o modo de proceder dos índios, chamando-os de preguiçosos. É evidente que, assim como o “trabalho” em si, os indígenas tinham sua própria lógica para a construção de embarcações, para a derrubada de uma árvore, tradições passadas despercebidas – ou assim se impôs pensar – pelos colonizadores. Maria Regina Celestino de Almeida considera contraditória a percepção de João Daniel sobre os indígenas, já que algumas práticas ele condena, outras não, inclusive considera que “alguns costumes dos ‘índios bravos’ eram dignos de serem imitados”. Tais contradições, argumenta Celestino, “refletem a ambiguidade entre o *a priori* da verdade estabelecida e a vivência de uma realidade nova, que atua quase imperceptivelmente sobre as concepções originais de um saber ortodoxo.”²⁷⁶

Após essas primeiras diligências, os índios, antes de derrubarem a árvore principal, iniciavam por cortar as árvores que ficavam na “vizinhança do madeiro escolhido para limpar

²⁷⁴ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 34.

²⁷⁵ *Ibidem*, p. 35.

²⁷⁶ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Um Tesouro Descoberto: Imagens do Índio na Obra de João Daniel. In: *Tempo*, Rio de Janeiro, Vol. 3, nº5, 198, p. 08.

o terreno, e fazer campo, em que livremente possam trabalhar”.²⁷⁷ Esse trabalho era feito com a ajuda de machados de ferro. Introduzidos pelos europeus desde os anos iniciais da colonização, instrumentos de ferro como machados e enxós iriam otimizar o trabalho. Antes o processo era feito, de acordo com Hans Staden, com machados de pedra, afiando a parte mais larga e atadas a um pequeno bastão com “embira”. Esse seria “o machado deles, que usam para rachar”.²⁷⁸

Na imagem abaixo, uma xilogravura de Theodor de Bry, de 1592, mostra índios Tupinambá nos processos de derrubada e escavação de árvores. No canto superior direito da imagem aparece uma árvore, ainda de pé, com uma fogueira sendo administrada em seu tronco. Além de ser utilizado para a “abertura” do casco, como veremos mais à frente, o fogo também era utilizado para derrubar o madeiro.

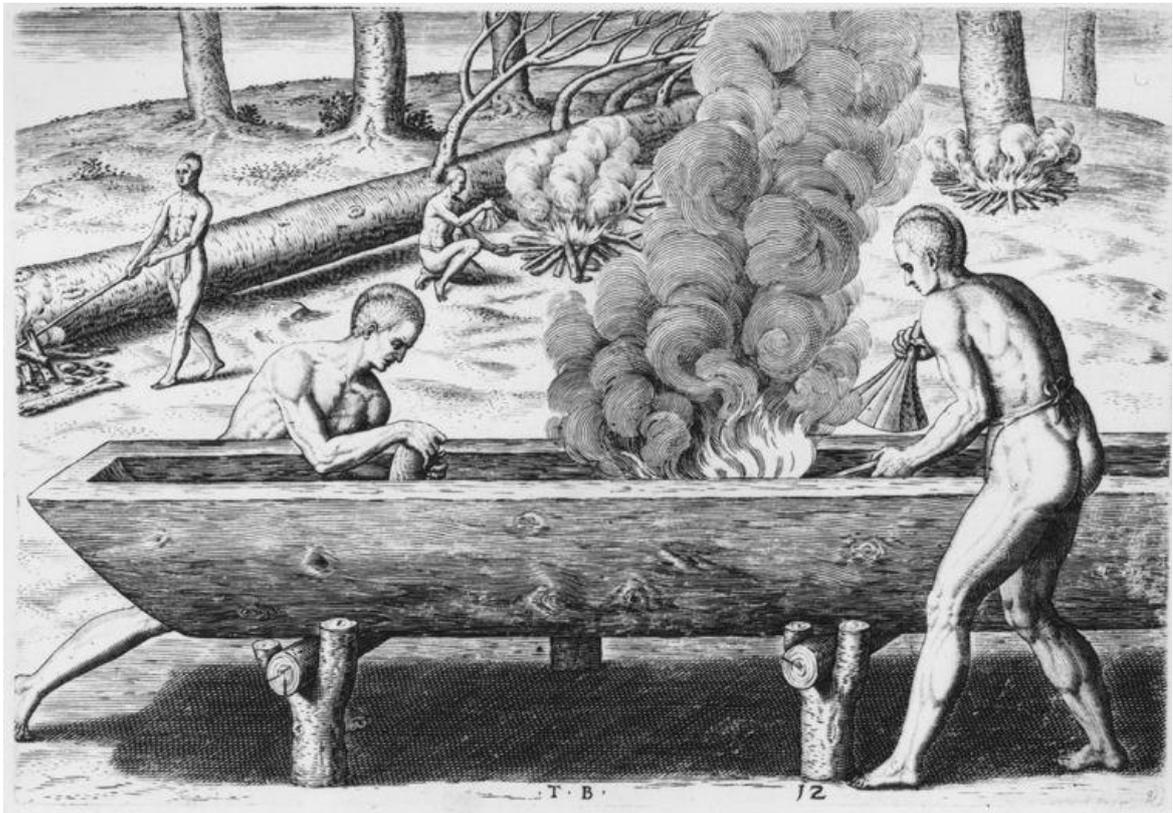


Figura 4

“The manner of making their boats”, Theodor de Bry [1592]

Após limparem o local ao redor da árvore principal que servirá para a embarcação, os índios passavam finalmente a cortá-la. Pela dureza do madeiro, descreve João Daniel,

[...] fere fogo os machados, e posto que se revezem uns a outros [índios] sempre gastam muitos dias para o deitar abaixo, e muitos mais para o

²⁷⁷ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 35.

²⁷⁸ STADEN, Hans. *Op. cit.*, 2014, p. 141.

alimparem da copa e ramada; depois de boliado, lhe dão o talho conveniente a embarcação, que querem fazer, e quando já bem preparado por fora, antes de entrarem a descavacá-lo por dentro, entram a verrumá-lo todo a roda, e de poupa a proa com a distancia de palmo de buraco a buraco com verrumas grossas e com seu signal té onde há de entrar a verruma é esta a diligencia para se guiarem para a escavação por dentro té onde hão de cortar, de sorte que o casco não fique grosso em ãas partes, que nas outras, e por isso em chegando por dentro a divisar o buraco da verruma passam a diante, mas sempre no fundo deixam maior grossura.²⁷⁹

Por si só o processo todo era bastante difícil. Todavia, a introdução de instrumentos de ferro (como machados e enxós) em substituição aos de pedra viria otimizar o tempo gasto.²⁸⁰ Trabalho de meses poderia ser efetuado em semanas ou dias. O que não significa que viesse acontecer. Isso, no entanto, não quer dizer que os índios eram “preguiçosos”, como apontou o jesuíta, mas sim que os índios seguiam sua própria de concepção de tempo. Além de que, como veremos adiante, a crença no “agouro” ou “panema” era muito respeitada, e é muito provável que os trabalhos fossem interrompidos caso algum oficial índio estivesse nessas condições, só retornando após passasse os efeitos.²⁸¹

Derrubada a árvore, seguiam-se outras “diligências”. Em primeiro lugar era retirada da parte de cima do casco “ũa tira ao pao de ponta a ponta da largura de palmo, e meio pouco mais ou menos que há de ser a abertura da casca, depois entram a escavar por dentro com taciras”. Estas, posto que feitas apenas para o serviço das canoas, eram chamadas de “taciras de canoa”, as quais “são uns ferros direitos abaixo do comprimento de um palmo, mais estreitas, que as taciras de furar a terra, mais grossas porém, e mais pesadas metidas em hastes de paos, e com estes instrumentos dando para baixo, e para diante desbastam todo aquele madeiro por dentro até o porém semelhante a um cortiço”.²⁸² Nessa diligência gastavam-se muitas semanas, pois,

[...] por razão de ser não só a mais custosa, mais por não poderem trabalhar nela muitos oficiais juntos, mas só os que cabem na estreiteza da abertura de ponta a ponta té finalmente a acabarem de desbastar; desbastado o pao, põe de parte as taciras, e lançam mão das enxós, e com elas descobrem [roto o original] das verrumas, e alisam por dentro aquele cortiço: e nos buracos das

²⁷⁹ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 35.

²⁸⁰ Sobre o assunto, ver: MONTEIRO, John. *Negros da Terra: Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

²⁸¹ Falando sobre a “panema” entre os caboclos amazônicos, Eduardo Galvão diz que: “Não é apenas uma falta de sorte ou infelicidade ocasional, porém, uma incapacidade temporária que aflige o indivíduo ou objeto, um processo cujas causas e sintomas podem ser determinados e são conhecidos. Um pescador ou caçador cujo insucesso repetido não pode ser explicado por causas ou circunstâncias que ele considera ‘naturais’, a época imprópria, a qualidade de seus petrechos, etc., atribuirá o fracasso à panema, sua própria, de sua linha, carabina ou que outros objetos esteio usando”. GALVÃO, Eduardo. Panema, uma crença do caboclo amazônico. In: *Rev. Mus. Paulista*, São Paulo, Vol. 5, 1951, p. 223.

²⁸² DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 35.

verrumas lhe metem os tornos, não os que hão de ficar, mas só enquanto o pao vai ao estaleiro.²⁸³

Depois de derrubada a árvore e feitas as primeiras diligências, a etapa seguinte era conduzir o madeiro já preparado até o rio, e de lá levá-lo ao estaleiro. Era por esse motivo que, entre outros motivos, escolhia-se uma árvore que estivesse próxima aos rios, para facilitar o deslocamento por água. Isso não quer dizer, todavia, que o trabalho de transporte fosse menos penoso. Tal etapa demandava tempo e a precisão de muita gente. Para isso, diz o jesuíta:

Convocam toda a gente do sítio, ou grande número se é em algũa missão: depois de junta a gente v. g. 40 ou 50, ou mais pessoas deitam na estrada, que tem preparada paos atravessados, delgados, e roliços, por cima deles e com eles vão rolando ao comprido o madeiro puxado por ùa, e outra parte té o deitarem no rio, já então com facilidade o conduzem pela água, e com remos ao porto té o porem no estaleiro, onde se acaba de abrir, e é não o maior trabalho, mais o mais perigoso, e arriscado, e que não poucas vezes deita a perder todo o mais passado.²⁸⁴

Desde a escolha da árvore até o transporte do madeiro aos estaleiros, gastavam-se muitos dias, talvez semanas, além de ter envolvido um contingente significativo de índios. Isto é revelador do quanto o processo de construção de embarcações movimentava o dia a dia das aldeias e povoações, onde localizavam-se os estaleiros. Eram nos estaleiros que se dava o trabalho final da fabricação das embarcações.

Nos estaleiros havia algumas estruturas no “feitio de tesouras abertas”, com as pontas metidas na terra. Sobre elas era colocado o tronco da árvore já preparado, “cousa de 3 palmos [do chão], com a abertura para cima”, atado com cipós grossos feitos com casca de árvores. Estando o madeiro bem amarrado, os índios “preparam lenha seca, e outras miudezas antes de lhe porem o fogo” para abrir o casco.²⁸⁵

Segundo João Daniel, abrir a canoa com fogo era “a função mais coriosa, e mais perigosa” da fabricação dessas embarcações. Era “coriosa pela indústria; e perigosa, porque do seu bom, ou mau sucesso depende o bom, ou mau logro de todo o trabalho...”.²⁸⁶ Por conta disso, a vigilância dos oficiais índios era essencial para que o trabalho de semanas não se perdesse ou que “a canoa não fique torta, corcovada, mal aberta, ou com algum outro desar”. Para tal vigilância, seria “necessário animá-los com bons frascos de água ardente para que não esmoreçam pelo receio de ficar o trabalho todo perdido, e eles com má reputação”.²⁸⁷

²⁸³ Ibidem.

²⁸⁴ Ibidem, p. 35-36.

²⁸⁵ Ibidem, p. 36.

²⁸⁶ Ibidem.

²⁸⁷ Ibidem, p. 34.

Ser oficial canoeiro era, portanto, um ofício muito estimado. Sobre os mestres e oficiais índios pesava uma grande responsabilidade, já que poderiam ficar “com má reputação”, caso o trabalho – que em grande parte dependia diretamente deles – não fosse bem sucedido.²⁸⁸ Tal estima valia aos oficiais índios grande respeito, seja entre seus pares ou europeus.

Como dissemos no final da seção anterior, pensamos as fugas dos índios oficiais para os aldeamentos de origem, em parte, em decorrência dessa estima, que muito provavelmente não existiria na Ribeira de Moju, já que eram mão de obra essencial mas “substituível”, devido às “trocas”. Por conta disso, os oficiais índios se dedicavam bastante, não apenas para que o trabalho saísse perfeito, mas para que sua “reputação” não fosse maculada. Como diz João Daniel, “São pois todos os medos, que o casco fique com algum desar, ou que rache de ponta a ponta, e se faça em duas ametades como muitas vezes socede, ficando os mestres com as mãos na cabeça pasmados, e os donos com os gastos feitos, e os cascos abismados...”.²⁸⁹ De qualquer forma, o medo de que se perdesse a embarcação era constante, mesmo com a vigilância dos índios. Os oficiais, no entanto, haviam desenvolvido técnicas que faziam diminuir o risco de que o casco rachasse. Uma delas consistia em colocar “antes o casco de molho por alguns dias, para que seja bem úmido”,²⁹⁰ a outra consistia em untar o madeiro com azeite antes de o levarem ao fogo. O objetivo de tais procedimentos era diminuir o impacto do fogo sobre a madeira. Garantir a “boa reputação” era, pois, algo fundamental.

A abertura de um casco de canoa no fogo era uma das etapas mais difíceis do processo. Nesta etapa pairavam dois “perigos”. Um era de ordem natural, como já vimos anteriormente, e estava na utilização do fogo. O outro estava relacionado às crenças indígenas, chamadas por João Daniel de “superstições”. Tais crenças consistiam em que, para a boa factura da embarcação, “nem a vejam, nem assistem mulheres prenhasdas, nem ainda seus maridos, porque [os índios] tem para si, que assistindo algum [com] semelhante impedimento, se abrirá, e rachará o casco, ou ao menos não [seja] bem socedida a função”, com o risco de que as canoas saíssem com os cascos abertos.²⁹¹

De acordo com Décio Guzmán, entre os Tupinambá, a crença com relação aos poderes da natureza não se estendia apenas às mulheres grávidas ou menstruadas, mas também ao marido com mulher em tais condições. A prática sexual também estava incluída, pois “os

²⁸⁸ Esta preocupação de resguardar a reputação de bom artesão, manifesta pela qualidade do produto produzido também era encontrada entre os artesãos ingleses e, para Thompson, teria sido uma forte motivação para o Ludismo. Cf.: THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da Classe Operária Inglesa*. Trad. Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, vol. 3, coleção Oficinas da História.

²⁸⁹ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 36.

²⁹⁰ Ibidem.

²⁹¹ Ibidem.

homens acreditavam que deviam evitar o sexo com suas mulheres, porque criam que o toque impuro das mãos, depois do contato sexual, poderia fazer a madeira rachar e afundar a canoa”.²⁹²

Crenças no poder da natureza, relacionadas aos rituais mágicos ou aos agouros, não são restritas aos povos indígenas da Amazônia. Em seu trabalho etnográfico sobre os habitantes das ilhas Trobriand, a leste da Nova Guiné, entre 1914 e 1918, Bronislaw Malinowski constatou que os trobriandeses construíam suas canoas para o *kula*,²⁹³ obedecendo uma série de rituais mágicos e tabus preparatórios. Assim, para os nativos de Boyowa, a “crença na eficácia da magia ocupa posição de suprema importância”, tendo em vista que associam a magia a “todos os seus interesses vitais”.²⁹⁴ A magia estava vinculada a todos os estágios de uma embarcação, e não apenas à sua construção. Havia magia referente à construção de canoas, à navegação em si, referente ao naufrágio e ao salvamento, ao *kula*, à pesca, ao comércio. Ou seja, a magia representava papel significativo a todos os interesses vitais dos nativos, exercendo “influência psicológica de modo a fazer com que os nativos confiem o êxito do seu esforço e lhes dá uma espécie de líder natural”. A mútua colaboração entre trabalho e magia é a base da organização do trabalho na construção das canoas.²⁹⁵ Para a derrubada de uma árvore, por exemplo, o *toliwaga* – dono da embarcação –, o construtor e os ajudantes dirigem-se ao local, e antes de se iniciar a derrubada é realizado um ritual: “Um pequeno corte é feito no tronco, de modo a poder colocar-se nele uma pequena porção de alimento ou um pedaço de noz de areca. Fazendo disso uma oferenda ao *tokway* (espírito da selva), o feiticeiro profere um encantamento...”. O objetivo desse encantamento seria expulsar esses *tokway* das árvores, fazendo com que descessem e deixassem o tronco livre para ser derrubado. Esse era um rito necessário. Segundo Malinowski, não se tem clareza do que poderia acontecer caso esses espíritos não fossem expulsos das árvores. No entanto, alguns dos seus informantes “afirmam que a canoa seria pesada; outros dizem que a madeira teria muitos nós e que haveria muitos furos na canoa ou, ainda, que ela apodreceria rapidamente”.²⁹⁶ Assim, entre os nativos de Trobriand, o trabalho e a magia estavam orientados para o mesmo fim: “construir uma canoa rápida e estável; obter um bom resultado no *kula*; proteger contra naufrágios, e assim por diante...”.²⁹⁷

²⁹² GUZMÁN, Décio de Alencar. *Guerras na Amazônia do século XVII: resistência indígena na Amazônia*. Belém: Editora Estudos Amazônicos, 2012, p. 21.

²⁹³ O *Kula* designa um circuito de trocas intertribais que envolvia comunidades a leste da Nova Guiné, como os habitantes das Ilhas Trobriand.

²⁹⁴ MALINOWSKI, Bronislaw. *Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné melanésia*. São Paulo: Abril Cultural, 1978, p. 98.

²⁹⁵ *Ibidem*, p. 99.

²⁹⁶ *Ibidem*, p. 107.

²⁹⁷ *Ibidem*, p. 306.

Para os índios da Amazônia, a observação nos poderes da natureza, representados aí no *agouro* das mulheres grávidas ou menstruadas, estava diretamente ligado ao bom êxito na abertura das canoas.²⁹⁸ No entanto, os missionários procuravam dissuadir os indígenas de tais crenças, chamando-as de meras superstições. E para provar a inexistência do agouro, mandavam não somente que os índios com mulheres nessas condições trabalhassem na abertura das canoas, como também ambos fossem assistir o trabalho até o final.²⁹⁹ Os religiosos acompanhavam todo o processo, observando cada etapa, com o objetivo de mostrar aos índios que, caso ocorresse, os erros estariam em falhas humanas e não em credices. O objetivo era fazer os índios deixarem de acreditar em tais “superstições”. No entanto, isso não aconteceu. Os indígenas, longe de se submeterem às imposições estrangeiras, resistiam. Prova disso é que, passados mais de dois séculos, Eduardo Galvão em suas pesquisas de campo realizadas com os índios do alto Rio Negro, entre 1951 e 1955, constatou que as operações para a fabricação de uma *ubá* obedeciam não apenas às técnicas tradicionais, mas também à “determinadas práticas de fundo mágico-religioso”, como uma “época apropriada para a derrubada da madeira” e a “abstenção de relações sexuais pelos fabricantes”.³⁰⁰ Ou seja, mesmo com as mudanças culturais ocorridas desde o século XVII, as crenças indígenas nos poderes da natureza continuaram resistindo.

Já no estaleiro, os índios suspendiam e amarravam o madeiro sobre as tesouras e o enchem com lodo ou terra úmida, e sobre ele vão colocando “achas de lenha bem secas; e tão bem na terra por todo o comprimento isto é, por cima, e por baixo; por dentro e por fora; e a todas põe o fogo...”.³⁰¹ A partir de então, os mestres e oficiais índios ficavam mais alertas para o trabalho devido ao risco de se pôr tudo a perder. Outros índios ficavam sempre prontos “para administrar mais lenha, e acudir aonde for necessário tudo segundo a direcção do mestre”.³⁰² Pouco a pouco o casco começava a amolecer, estando todos os envolvidos sempre atentos para reparar possíveis danos e para ministrar o fogo onde começasse a faltar. Nesse trabalho se gastava algumas horas,

[...] té o casco abrandar como ãa cera, e descerem os bordos por igual, e se os deixam se põem todo aquele grande cortiço tão direito como ãa táboa; porém em chegando à consistencia, em que é de ficar do feitio de ãa casca de noz,

²⁹⁸ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 199.

²⁹⁹ *Ibidem*, p. 200.

³⁰⁰ Cf.: GALVÃO, Eduardo. *Encontro de sociedades: índios e brancos no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p. 167.

³⁰¹ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 37.

³⁰² *Ibidem*.

manda o mesmo (mestre) apagar o fogo, o que os oficiais fazem em um instante borrifando-lhe água, e mais água em cima, e em baixo.³⁰³

A atenção ao trabalho era primordial. Se o casco permanecesse muito tempo no fogo ele poderia, além de rachar, ficar completamente plano, de modo que não teria serventia para uma embarcação. O ideal era o casco ficar do “feitio de ãa casca de noz”, no formato certo. Por outro lado, corria-se o risco de que o casco começasse a se fechar, voltando à posição original, assim que começasse a esfriar. Para que isso não acontecesse, os índios “lhe põem espetos de pao atravessados por cima seguros nas pontas dos tornos, que lhes metem nos buracos das verrumas...”³⁰⁴ Feito isso,

[...] logo lhe tiram as tesouras de cima, que puxavam os bordos para baixo; depois lhe tiram os tições, e alipam a terra, que servio de pavimento ao fogo; e então é que aparece o bom ou mau successo da obra; porque se então aparece o casco tão são como antes, e sem algũa barriga ou corcova dão a função por bem feita, e bem lograda a obra [...]³⁰⁵

Se a obra saísse bem sucedida, os índios comemoravam com aguardente. Porém, se, pelo contrário, a obra não saísse perfeita ou apresentasse corcova, tortura ou queimadura, eles faziam os reparos necessários: “se for corcova, há de dar que fazer no ajustar as cavernas com aquela necessária; e se é racha, ou queimadura, há de levar remendo, ou rombo maior, ou menor, conforme o desar”³⁰⁶ Esses “reparos” eram necessários para que o trabalho de semanas não se perdesse. No entanto, muitas vezes nem os reparos davam jeito. Era quando,

[...] tirado o lodo aparece o casco rachado pelo espinhaço de poupa a proa; ou ao menos alguma grande racha; porque então está perdido todo o trabalho, e a obra se lança ao fogo, sem mais remédio, do que entrar em novos cuidados, e novas fadigas na diligencia de buscar outro pao, e repetir o trabalho e tanta gente e de tanto tempo [...]³⁰⁷

Finda essa etapa e tendo a obra saído “limpa”, os índios se “recolhem a suas casas tomando aquele, e alguns dias de folga, depois dos quaes entram a buscar os mais aparelhos que ainda faltam muitos”³⁰⁸ Assim que a folga terminava eram feitos preparativos para a etapa seguinte, quando os mestres mandam buscar madeiras proporcionadas para a complementação da obra, ou seja, para as “cavernas”, para as “conchas da proa”, as “bochechas” e para as “falcas” (para “bordar” a canoa), para os “bancos”, entre outros materiais. Essa etapa também demandava bastante tempo, já que as madeiras tinham de ser escolhidas para durar muito, além

³⁰³ Ibidem.

³⁰⁴ Ibidem.

³⁰⁵ Ibidem.

³⁰⁶ Ibidem, p. 38.

³⁰⁷ Ibidem.

³⁰⁸ Ibidem.

de também serem derrubadas no mato, transportadas até a ribeira e beneficiadas em tábuas. O fogo, inclusive, era utilizado para “dobrar” as tábuas.

Assim, o processo de fabricação de uma canoa de tábua, como um *bergantim*, era desde o início bastante dificultoso, por isso mesmo duramente criticado por João Daniel. Tais embarcações, segundo ele, só teriam muito de admiração e pouco de conveniência, pois “que importa, ser de um só pau o casco, se para acabar necessita de muitos outros?”.³⁰⁹ Ou seja, eram chamadas de “inteiriças” apenas por conta do casco inteiro, “de um só pau”, mas para o acabamento seriam necessários muitas outras árvores. Além do mais, a forma como eram construídas traria mais inconvenientes que benefícios aos moradores.

Entre a diligência inicial de adentrar a mata e escolher a árvore, depois derrubá-la, desbastar os galhos pequenos, abrir caminho até os rios, conduzi-la ao estaleiro e a construção da embarcação em si, além dos índios oficiais e mestres, havia a necessidade de um grande contingente de outros índios. Estes saíam de seus afazeres diários nas povoações, deixando-as desassistidas. Além da precisão de muita gente, havia também todo o trabalho e o tempo gasto em todo o processo, desde a derrubada até a etapa final. E além de tudo isso havia sempre os riscos no processo de fabricação, desde a derrubada (que era sempre perigosa) até a utilização do fogo, com o constante perigo de que rachasse o casco e todo o trabalho ficasse em vão.

João Daniel se vale de tais argumentos para dizer que a maneira como os índios construía estas embarcações com casco inteiriço, tendo em vista que mesmo com a introdução de técnicas e materiais de origem europeia os indígenas continuavam sendo os grandes mestres e oficiais canoieiros, não trazia nenhum benefício aos moradores, muito menos para o desenvolvimento do Estado. Em contrapartida, diz que a melhor forma de construí-las deveria ser como na Europa: com madeiras somente, sem o casco. Desse modo se evitariam tantos inconvenientes, como o trabalho de evacuação e abertura do casco com fogo, além de que “se faz mais fácil a sua construção; se aproveita melhor a madeira, se escusam tantos operários, se evitam todos os riscos; e ficam mais duráveis as canoas...”.³¹⁰ Ou seja: poupar-se-ia trabalho e gente. Além do mais, dessa forma se aproveitariam melhor as madeiras, assim como se poderia trocá-las com mais facilidade caso estragassem.

Escrevendo em pleno apogeu do Iluminismo, em que se propunha certa racionalização, o que João Daniel propõe é uma tentativa de suplantar técnicas e saberes indígenas, substituindo-as por técnicas europeias, mais “racionais”, o que, para ele, seria mais rentável e

³⁰⁹ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 192.

³¹⁰ *Ibidem*, p. 194.

sem prejuízos tanto aos moradores quando ao Estado. Sobre o impacto dos seus escritos (que por muito tempo ficaram desconhecidos) no Império Luso, não sabemos precisar.

Todavia, se na segunda metade do século XVIII os índios ainda continuam sendo os grandes mestres na fabricação de canoas e embarcações, isto prova o quanto o saber e a experiência deles, passados de geração em geração, não poderiam ser tão facilmente suplantados. Os indígenas continuaram sendo os senhores dos rios, pois continuaram sendo os mestres e oficiais carpinteiros e canoeiros. Continuaram a empregar seus conhecimentos e as suas técnicas. E ainda hoje seus descendentes, os caboclos ribeirinhos, continuam a empregar tais conhecimentos e técnicas nos diversos estaleiros artesanais da Amazônia.³¹¹

Considerações finais: *resistência indígena* nos estaleiros

Numa região como a Amazônia, o meio ambiente desde muito cedo condicionou seus habitantes a utilizarem os rios como meio de locomoção e, nestes, as embarcações (canoas) como o meio essencial de transporte. A quantidade e a qualidade das madeiras da região logo chamarão a atenção dos primeiros colonizadores, principalmente levando-se em conta a utilidade da madeira para a construção em geral e para a construção de embarcações, em particular. Nas diversas fábricas reais de madeira espalhadas pela região amazônica, especialmente no vale do Tocantins, como a Fábrica de Madeira de Moju (a Ribeira de Moju), a mão de obra indígena era fundamental. Os indígenas, além do conhecimento exímio da região, das diversas espécies arbóreas e seus diversos fins, dominavam as técnicas de fabricação de embarcações.

Se as embarcações indígenas do século XVI, portanto do início do Contato (e mesmo as canoas do século XVIII, dos índios dos *sertões*), eram fabricadas de maneira “rústica”, apenas com as cascas das árvores ou com troncos ocos de árvores, a partir da colonização tanto as embarcações como o processo de fabricação sofrem modificações.

Na fabricação das embarcações do século XVIII, período descrito por João Daniel (pelo menos os *bergantins*, grandes canoas dos povoamentos portugueses), os mestres e oficiais índios derrubavam as árvores com machados de ferro e a abertura do casco era feita com enxós, também de ferro; e apesar de utilizarem o fogo para a modelagem, são introduzidas tábuas nas laterais, o que aumentava a largura e o tamanho da embarcação, por exemplo. Ou seja: ferramentas e técnicas da carpintaria naval europeia haviam se hibridizado às técnicas e aos

³¹¹ Cf.: GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. Op. cit., 2009.

conhecimentos indígenas. Entre o processo de fabricação de canoas do século XVIII, descritas por João Daniel, e do século XVI há, portanto, uma significativa diferença técnica.

Para Antônio Gualberto, na descrição feita por João Daniel, “já é constatada mudanças significativas no tratamento da madeira para fazer uma embarcação, a exemplo da tábua cortada (técnica europeia) e o curvamento da mesma com o fogo, procedimento muito utilizado pelos indígenas e assimilado pelos colonizadores”.³¹² Na fabricação da embarcação descrita por João Daniel, já é possível observar “transformações oriundas da fusão dos elementos culturais estabelecidos entre os colonizadores e indígenas ocorridos ao longo do processo de colonização da Amazônia”. Os saberes indígenas vão sendo, gradativamente, “incorporados ao projeto de conquista dos colonizadores, na medida em que militares, religiosos, comerciantes, estudiosos e aventureiros vão chegando e/ou ocupando a colônia Brasil”.³¹³

Assim, pode-se falar que tais embarcações eram híbridas. Do lado indígena manteve-se o processo de abrir o casco com fogo, por exemplo. Do europeu assimilou-se, além da utilização dos instrumentos de ferro para a derrubada e a escavação do madeiro, a utilização de tábuas nas laterais da embarcação. A transformação das embarcações indígenas (da canoa de casco único em canoa de tábua) certamente obedecia à lógica da colonização. Para as necessidades que então passam a existir, a navegação em canoas pequenas e rústicas não seria mais viável. O território do extremo Norte da América portuguesa precisava constantemente ser guarnecido contra ataques de nações inimigas, como franceses, holandeses e espanhóis. Colonos, religiosos e militares luso-brasileiros precisavam percorrê-lo, seja à procura de índios para descimento, seja para a coleta das *drogas do sertão*. O trânsito de pessoas e mercadorias só aumentava. A demanda por transporte crescia proporcionalmente. As embarcações precisavam mudar, precisavam se adequar ao novo sistema. Apesar de híbridas, no entanto, tais embarcações não deixavam de ser indígenas, já que, apesar de novas ferramentas e novas técnicas, os índios continuavam sendo os grandes mestres e oficiais canoeiros.

Maria Regina Celestino postula que, no interior dos aldeamentos missionários, povos indígenas de diversas etnias, possuidores de culturas e línguas diversas, misturavam-se tanto entre si como entre colonos, mestiços e missionários. Ao olhar por esta perspectiva, os aldeamentos missionários não aparecem apenas como espaços de processos contínuos de aculturação, como a historiografia por muito tempo mostrou, mas sim espaços de

³¹² Ibidem, p. 75.

³¹³ Ibidem, p. 77.

ressocialização, de recriação de identidades. Um espaço que “além de cristão e português, foi também dos índios, no qual se tornou possível a recriação de suas identidades”.³¹⁴

Os índios, quando se integravam ao mundo colonial, não o faziam simplesmente por não ter outra opção, mas como forma de resistência. Cooperar com a colonização, mesmo de forma compulsória, também significava resistir. Esse fato é exemplar quando se trata da construção de embarcações. As fugas dos índios oficiais da Ribeira de Moju para as aldeias de origem podem ilustrar isso. Nas aldeias, diferente da Ribeira, eles tinham um tratamento diferenciado, *status*, já que possuíam um ofício específico que os fazia importantes e bastante requisitados. Longe da visão de uma contínua aculturação, com a cultura dos colonizadores sendo imposta aos colonizados, o que se percebe são trocas culturais num processo de reciprocidade. As técnicas europeias, longe de suplantarem as indígenas, são ressignificadas por estes num processo de resistência adaptativa.³¹⁵

Indo na esteira do que postula Maria Regina Celestino, pensamos os estaleiros onde essas embarcações eram fabricadas não como simples espaços de aculturação, mas sim como espaços complexos em que processos de resistência se davam. Apesar da introdução de técnicas e ferramentas europeias a partir da colonização, o processo de construção de embarcações continuou a obedecer a rituais indígenas, tais como o de cortar a madeira num tempo certo, abrir o casco no fogo, seguir ritos específicos. Além do mais, em todo o processo a interação com o meio natural era fundamental. Direta ou indiretamente, índios e europeus se viam imersos num ambiente em que os “poderes da natureza” impunham regras que, respeitadas, poderiam influenciar diretamente no resultado final do trabalho.

Assim, o complexo encontro de culturas promovido pela colonização possibilitou um imbricamento entre as culturas nativa, portuguesa e africana, levando, dialeticamente, à “fabricação” de uma nova cultura. E dentro dessa *nova* cultura, pensamos as embarcações, como as “canoas de tábuas”, descritas por João Daniel, como objetos híbridos.³¹⁶

³¹⁴ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 2013, p. 24.

³¹⁵ Ibidem, p. 303.

³¹⁶ Cf.: GRUZINSKI, Serge. *O pensamento mestiço*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

Capítulo 3

Índios Remeiros e Pilotos Jacumaúbas: os senhores dos rios

“[...] porque sem eles, suposta a falta de economia que usam, é impraticável a sua serventia, e viverem como presos, e cercados nas cidades, povoações, e nos seus sítios; é não terem asas para voar, nem pés para caminhar...”

[*Tesouro descoberto...*, Padre João Daniel]

Introdução

Devido à configuração geográfica e ecológica da Região amazônica, os rios eram os principais locais disponíveis para deslocamento e, neles, as canoas e embarcações os principais meios para tal. Todavia, para que tudo isso fluísse, era necessária a efetiva participação de índios como remeiros e pilotos das canoas e embarcações. Ao contrário do que se possa pensar, a mão de obra de tais índios não era um simples recurso, ou uma porta de escape. Índios remeiros e pilotos eram essenciais. Sem eles não se podia navegar pelos rios, ir a uma parte à outra do território, o que comprometia seriamente o trânsito de pessoas e mercadorias, já que o tráfego se dava basicamente através da malha fluvial dos rios amazônicos. Possuíam um saber venatório que os fazia imprescindíveis nas embarcações, pois conheciam os rios, seus perigos, os caminhos mais seguros. Eram, pois, “os pés e as mãos dos colonos”.³¹⁷

Desde o século XV que Portugal possuía uma arte náutica aperfeiçoada, formando excelentes pilotos e “homens do mar”. Tais conhecimentos permitiram aos lusitanos aventurarem-se em alto mar, como nas grandes navegações oceânicas que culminariam com a “descoberta” da América. Evidentemente, tais conhecimentos também estavam presentes na Amazônia do século XVIII.

Devido as peculiaridades da Amazônia colonial, região composta predominantemente por rios e igarapés, furos e ilhas que se modificavam de acordo com o volume de chuvas, desde cedo os povos indígenas se viram diante da necessidade do desenvolvimento de recursos e técnicas para enfrentar os obstáculos colocados pelo meio ambiente. Das necessidades gestou-

³¹⁷ SOUZA JUNIOR, José Alves de. Índios: “mãos e pés dos senhores” da Amazônia colonial. In: *Fronteras de la Historia*, vol. 162/2011, p. 365-391.

se um conhecimento prático, fruto da experiência,³¹⁸ um saber venatório³¹⁹ repassado de geração a geração, o que permitiu aos índios a utilização do ambiente.

Falando sobre a aptidão dos indígenas de São Paulo no período colonial, por exemplo, Sérgio Buarque de Holanda diz que “A necessidade de enfrentar desde a infância uma natureza cheia de caprichos tornara o índio apto a triunfar sobre todas as contrariedades de seu meio”.³²⁰ Nesse ambiente, “seus sentidos adquirem energia singular onde seja obrigado a uma constante mobilidade: caçando, pescando, rastreando abelhas, dando guerra aos contrários”.³²¹

Muito antes da chegada dos europeus, as figuras dos índios remeiros e pilotos se fazia presente no cotidiano das populações, tendo em vista que com o desenvolvimento de tecnologias aquáticas, como as canoas, logo surge a necessidade de pessoas para remá-las e conduzi-las. Ao longo da colonização tais índios terão uma importância crucial, uma vez que o tráfego de pessoas e mercadorias era feito predominantemente através dos rios.

No período delimitado para esta dissertação (1733-1777), índios remeiros e pilotos foram essenciais por conta de dois grandes fatores. Um, de cunho econômico, para a coleta das drogas do sertão, uma vez que economia da região era baseada predominantemente no extrativismo, com expedições anuais de coleta. O outro fator era de cunho político, para as expedições de demarcação das fronteiras do Tratado de Madrid, de 1750.

Em ambas as situações, assim como para toda e qualquer viagem através dos rios, índios remeiros e pilotos eram personagens fundamentais, e a falta deles acarretava sérias dificuldades. Na correspondência de Mendonça Furtado são constantes as queixas sobre fugas de índios – tanto oficiais canoeiros quanto remeiros – e o prejuízo que acarretavam, obrigando o Governador a prorrogar a saída da expedição para o Rio Negro e repensar se seria possível dar prosseguimento às ordens reais de demarcar as fronteiras.

Os índios remeiros, como o próprio nome diz, eram aqueles que “remavam” nas canoas e embarcações. Os pilotos, também conhecidos como “jacumaúbas” ou “jacumaibas”, eram os responsáveis por conduzirem-nas. Enquanto aqueles eram a força motriz que impulsionava as canoas pelos rios, estes eram os guias dos caminhos fluviais, os pilotos “práticos”, os “peritos insubstituíveis da geografia fluvial”.³²²

³¹⁸ Cf.: THOMPSON, Edward Palmer. *A Miséria da Teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser*. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

³¹⁹ Cf.: GINZBURG, Carlo. Sinais, raízes de um paradigma indiciário. In: *Mitos, emblemas, sinais. Morfologia e história*. São Paulo: Cia. das letras, 1986.

³²⁰ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 22.

³²¹ *Ibidem*.

³²² GUZMÁN, Décio de Alencar. A primeira urbanização: mamelucos, índios e europeus nas cidades pombalinas da Amazônia, 1751-1757. In: *Rev. Cult. Pará*, vol. 18, nº 1, jan./ jun. 2008, p. 86-87.

Estes índios provinham dos aldeamentos missionários (mais tarde, no Diretório pombalino, das Vilas e Lugares), e por isso eram considerados juridicamente livres, fazendo jus à remuneração de duas varas de pano de algodão por mês, em média. Apesar de estarem sob o mesmo regime de trabalho, entre remeiros e pilotos jacumaúbas havia certa diferença socioeconômica que se refletia numa “hierarquia” social dentro das embarcações. Os conhecimentos que os jacumaúbas detinham sobre a geografia da região e as condições básicas da navegabilidade dos rios lhes valia alguns benefícios, como salários maiores que os dos remeiros, vantagens e prestígios dentro das aldeias.

3.1. Índios remeiros e pilotos jacumaúbas na Amazônia colonial³²³

Como toda atividade ligada aos rios amazônicos, remeiros e pilotos faziam parte da paisagem desde antes da colonização portuguesa no século XVII. Apesar de as referências arqueológicas que poderiam comprovar a assertiva serem, até o momento, desconhecidas, documentos etnohistóricos do início do Contato no século XVI, como vimos no primeiro capítulo, atestam grande volume de povos indígenas vivendo nas regiões de várzea às margens do rio Amazonas e seus principais afluentes. Tais povos utilizavam-se dos rios para as mais diversas necessidades. Para tanto, houve desde sempre a necessidade de embarcações e, conseqüentemente, a necessidade de pessoas para remarem-nas e pilotá-las.

Com a efetivação da colonização portuguesa na região, já nas décadas iniciais do século XVII, tais personagens serão fundamentais para toda e qualquer viagem, como para as viagens dos missionários em visitasões, para as expedições de descimentos indígenas ou de coleta de drogas, ou para qualquer outra atividade ligada aos rios. O trânsito na colônia dependia, portanto, fundamentalmente de tais índios.

Durante a vigência do Regimento das Missões (1686-1757), os índios remeiros e pilotos utilizados pelos moradores para as suas viagens provinham em sua maioria dos aldeamentos missionários. Esses índios eram “descidos”³²⁴ dos sertões para esses aldeamentos e, depois de um tempo, repartidos em três partes: uma para os moradores, uma para as autoridades coloniais e outra para o trabalho nos aldeamentos. Tais índios eram juridicamente livres, uma vez que

³²³ Em minha Monografia de conclusão de curso fiz uma tentativa, insipiente, de falar sobre esses índios em específico. O que está sendo abordado neste capítulo em muito é fruto das discussões iniciadas na graduação. Cf.: FERREIRA, Elias Abner Coelho. Op. cit., 2011, (especialmente o terceiro capítulo).

³²⁴ Os assim chamados “descimentos” consistiam na política de retirar (descer) os índios de seus territórios de origem para as aldeias missionárias, os aldeamentos, onde eram catequisados e, depois, utilizados como mão de obra. Mais sobre o assunto, Cf.: BOMBARDI, Fernanda Aires. *Pelos interstícios do olhar do colonizador: descimentos de índios no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1689-1750)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em História Social, São Paulo, 2014.

eram “amigos”,³²⁵ mas viviam sob regime de trabalho compulsório, sendo obrigados a trabalhar em troca de um salário mensal, que em média não passava de duas varas de pano de algodão.

Com o Diretório dos Índios (1757), esses aldeamentos são elevados à categoria de Vilas e Lugares, e o sistema de repartição sofre algumas alterações. Se antes os indígenas aldeados eram repartidos em três partes, passam a ser repartidos em duas.

Índios remeiros

Os índios remeiros eram a força motriz responsável por remar nas canoas e embarcações dos colonos, religiosos, etc., impulsionando-as pelos rios. Desde o início do processo de colonização portuguesa Amazônia a necessidade de índios para remar as embarcações era constante. Na expedição que fez à Quito, no Peru, em 28 de outubro de 1637, o capitão Pedro Teixeira sai do Pará com uma frota composta por quarenta e sete canoas grandes, e nelas “setenta soldados portugueses, mil e duzentos índios remadores e guerreiros, que com as mulheres e rapazes do serviço ultrapassariam duas mil pessoas...”.³²⁶ A viagem de Pedro Teixeira seria a primeira expedição portuguesa a percorrer o rio Amazonas de um extremo ao outro. Nela, chama a atenção não apenas o grande número de embarcações que compunham o comboio, mas também os mil e duzentos índios remadores.

Anos depois, em 15 de janeiro de 1661, os vereadores da Câmara de Belém enviavam uma representação ao padre Antônio Vieira por conta das queixas dos moradores devido à falta de escravos para os serviços. Nela, os vereadores diziam estarem os moradores em estado miserável e que, em razão disso,

[...] alguns homens nobres, conquistadores, e povoadores, que derramaram o seu sangue, e tem gastado a sua vida em serviço de Sua Magestade, e ajudaram a conquistar esta Capitania, não trazem os seus filhos e família a esta Cidade por não terem *remeiros*, que lhe comboiem canoas.³²⁷

O próprio Antônio Vieira declara que

Para um homem comer o pão da terra (farinha de mandioca), há de ter roça, e para comer carne, há de ter caçador, e para comer peixe, pescador, e para vestir

³²⁵ Cf.: PERRONE-MOISES, Beatriz. Índios livres e índios escravos. Os princípios da legislação indigenista do período colonial (séc. XVI a XVIII). In: CUNHA, Manuela Carneiro da. (Org.) História dos índios no Brasil. São Paulo: Cia. Das letras, 1992, p. 115-132.

³²⁶ ACUÑA, Christóbal de. *Novo Descobrimento do Grande Rio das Amazonas*. Montevideu: Consejeria de Educacion de Embajada de España en Brasil; Oltaver, 1994, p. 63.

³²⁷ REPRESENTAÇÃO da Câmara de Belém ao Padre Antônio Vieira. Belém, 15.01.1661. Apud: CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém, Editora da Universidade Federal do Pará, 1973, vol. 1, p. 73, *itálico meu*.

roupa lavada, lavadeira, e para ir à missa ou a qualquer parte, canoa e *remeiros*.³²⁸

Quase um século depois, em carta de 20 de abril de 1759, João Vieira Lemos escrevia ao Governador Manuel Bernardo de Melo e Castro dizendo que “a falta de Índios tem reduzido aos moradores desta terra no mais deplorável estado principalmente para lhes remarem as suas embarcações, ou canoas, fazendo esta mais sensível aos que morão deestantes dessa cidade com suas cazas e famílias...”.³²⁹ Em outubro de 1761, os oficiais da câmara de Santarém escrevem ao mesmo governador dizendo que todos os anos os moradores produziam muitas arrobas de cacau mas, por conta da pobreza deles, não tinham como levá-las até Belém, motivo pelo qual solicitavam uma canoa da carreira todos os anos, além de índios para remarem-nas.³³⁰ Dois anos depois, o diretor de Porto de Moz escrevia ao novo governador, Fernando da Costa de Athayde Teive Souza Coutinho, pedindo que dispensasse naquele ano os índios do serviço real e dos moradores, “...por que de outra forma senão pode fazer o descim.^{to} por que não há q.^m posa remar as canoas para cima”.³³¹ Dizia ainda que no ano anterior não “se não fez este descim.^{to} por falta dos mesmos remeiros”.

Diferente da atividade desenvolvida pelos índios jacumaúbas, a atividade dos remeiros era essencialmente física, dependendo preponderantemente da força bruta. Apesar disso, no entanto, era vital que possuíssem conhecimentos do ofício, principalmente da forma de remar. De acordo com o padre João Daniel, desde os quatro ou cinco anos de idade, os pais faziam remos à medida da pequenez das crianças e as colocavam para se exercitar no ofício, de modo que viessem a acostumar-se a remar dias e noites seguidos quando fossem adultos.³³² Para Almir Diniz, “o que João Daniel destaca como sendo educação e treinamento dos meninos fazia parte, provavelmente, de uma estratégia visando à adaptação dos corpos às exigências do trabalho ou mesmo uma forma de livrar os filhos de destino pior”.³³³ Para os índios remeiros, todavia, não seria um destino menos pior, dado que era um ofício extremamente penoso.

Como dissemos anteriormente, ao chegarem à Amazônia, os europeus se depararam com povos vivendo às margens dos rios, dos quais se utilizavam para as mais diversas

³²⁸ RESPOSTA aos capítulos do Procurador do Maranhão. Belém [data?]. Apud: CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém, Editora da Universidade Federal do Pará, 1973, vol. 1, p. 77, *itálico meu*.

³²⁹ CARTA de João Vieira Lemos para o Governador do Estado. Sem local, 20.04.1759. APEP, SCGP, Cód. 95, doc. 20.

³³⁰ CARTA dos oficiais da Câmara para o Governador do Estado. Santarém, 18.10.1761. APEP, SCGP, Cód. 72, Doc. 06.

³³¹ CARTA de José Gonçalves Marques [Diretor de Porto de Moz], para o Governador Fernando da Costa de Ataíde Teive. Porto de Moz, 10.10.1763. APEP, SCGP, Cód. 131, Doc. 59.

³³² DANIEL, padre João. *Tesouro...*, Tomo I, 1975, p. 253.

³³³ CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz de. *Índios cristãos: a conversão dos gentios na Amazônia portuguesa (1653-1769)*. Tese (Doutorado em História), UNICAMP, Campinas, SP, 2005. p. 239.

necessidades. Os remeiros, portanto, não surgem com a colonização, apesar de a atividade, a partir de então, mostrar-se extremamente necessária e assumido novo status anteriormente desconhecidos, já que agora os índios passam a ser remunerados. Ou seja, a exercitação das crianças certamente estava vinculada não apenas às exigências coloniais, mas ao passado (e presente, portanto) dos grupos indígenas. É evidente que com a colonização tal atividade vai ser adaptada dentro do novo contexto.

Para execução da atividade, os índios remeiros dispunham basicamente de um remo. Estes, de acordo com João Daniel, eram “ũa pás curtas, reguladas pelas forças dos remeiros, e à proporção de cada um”, sendo que os maiores mediam cerca de quatro palmos de comprimento por um de largura.³³⁴ João Daniel assim descreve o modo “curioso” de como os índios remavam:

O modo de remar no Amazonas estas, e todas as mais embarcações também é corioso, porque não usam [remos] de voga compridos, como os da Europa, mas de ãas pás curtas do comprimento v. g. de 5 palmos, e dous de largura, os quaes meneam os índios assentados nos dormentes, ou bordas das canoas viradas para diante, debruçando-se quando os metem na água direita abaixo, e tirando-os, quando se endireitam; e andam nisto tão prácticos, pelo uso, que tem desde mínimos, que aturam meses, e meses contínuos a remar com só algum piqueno espaço da noute para dormir, e enquanto comem; e quando lhes cansa o braço, e mão de baixo, que é o que puxa para trás o remo, se mudam para o outro bordo da canoa, onde já lhe fica o braço cansado por cima: E destes remos é que ordinariamente se fazem as navegações; porque ainda que haja ventos, e mui contínuos, e fortes no Amazonas, ãas vezes não aproveitam, antes impedem por contrários; outras vezes não entram os ventos nos esteiros impedidos do arvoredado das margens, quando são estreitos, ou por entre ilhas, de que abundam muito aqueles rios; e por estas e muitas outras causas não só se valem de remos; mas são necessários muitos para levarem ãa canoa, que sendo das grandes, a que chamam de viagem, necessita de 60, ou mais, que vem [ilegível] banda [...]³³⁵

Segundo o jesuíta, a navegação a remo era imprescindível na região amazônica, uma vez que as árvores e ilhas ao longo dos caminhos fluviais impunham barreiras, impedindo a navegação à vela. Evidentemente que essas são embarcações de menor porte, que circulavam pelos rios, diferente das embarcações maiores que, vindas do Reino pelo Atlântico, atracavam no porto de Belém afim de levar produtos e matérias-primas, como madeiras, por exemplo.

Assim João Daniel descreve a imagem dessas canoas e dos índios remando:

Com este modo de remos, e remar parecem as canoas uns cágados, cujas mãos são os remos, em que os índios andam tão destros, que ainda que as canoas sejam toda a viagem, e tenham 20 remos por banda, ou mais, os movem tão uniformes, como se os puxara um só índio, ou ãa só mão. Cada vez que tiram os remos da ágoa, e levantam os corpos, dão com eles ãa pancadinha no bordo,

³³⁴ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 253.

³³⁵ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 40.

cujo som muito uniforme e conforme arremeda o das danças dos paos, ou cajados, cujas pancadas variam ao mesmo passo, e compasso, que variam o modo de remar; porque também no remar usam de vários modos, já pausados, e já apressados: umas vezes dão 3 remadas aceleradas, e de terno em terno ãa pancadinha; outras vezes, além das pancadas, levantam os remos, e com eles floream no ar, e com ar: semelhantes a estes tem muitos outros brincos, com que vão enganando o trabalho, e divertindo os passageiros. E para todos eles dão o compasso os proeiros, ora um, ora outro, que abaixo dos jacumaúbas tem o primeiro lugar nas canoas; de sorte que morrendo algum dos dous pilotos, ou jacumaúbas, sucede em seu lugar um dos proeiros, conforme a sua antiguidade.³³⁶

Apesar de ser uma atividade que exigia em grande parte força física, era essencial que os remeiros possuíssem conhecimentos do ofício, já que havia variadas formas de remar, de acordo com as necessidades das viagens e o ritmo estabelecido pelos proeiros. Para o jesuíta, isso era uma forma de distração para amenizar o desgaste, visto que dessa forma “vão enganando o trabalho e divertindo os passageiros”. Para os índios, no entanto, possuíam significados diversos que evidentemente passaram despercebidos ao religioso.

A utilização dos índios remeiros para todas as viagens pelos rios amazônicos confirma a importância crucial de sua mão de obra. Como escreve João Daniel, sem estes índios seria impraticável viver no Estado, pois os moradores estariam presos e cercados nas cidades e povoações, “é não terem asas para voar, nem pés para caminhar...”³³⁷

Pilotos jacumaúbas

Assim como os índios remeiros, os pilotos jacumaúbas tinham um papel fundamental na Amazônia colonial, pois eram responsáveis por guiar as embarcações no intrincado de rios, ilhas, furos e igarapés que compunham a geografia da região. Eles detinham conhecimentos precisos (ou aproximados) tanto sobre a geografia quanto sobre as condições básicas de navegabilidade dos rios. Para Décio Guzmán, tais índios,

[...] eram os peritos insubstituíveis da geografia fluvial. Eram essenciais para qualquer expedição fluvial no Amazonas. Sem sua ajuda, ninguém se aventurava nas correntes e marés, ninguém navegava às cegas entre o fluxo de maré e os bancos de areia, muito frequentes. Para determinar a posição exata dos lugares e vilas no interior labiríntico dos rios e florestas, recorria-se aos índios e ‘caboclos’ velhos. Nas grandes expedições pelo ‘sertão’ estes homens tornavam-se indispensáveis. Estes índios ou mestiços possuidores do conhecimento preciso ou aproximado dos caminhos fluviais se chamavam *jacumaúbas* ou *jacumaíbas*. Eram – e continuam sendo – os hábeis pilotos das

³³⁶ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, pg. 253-254.

³³⁷ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 150.

canoas, igarités, jangadas, vigilengas, montarias, cobertas, ajoujos, barcas e barcaças, entre outras.³³⁸

Eram, pois, os guias dos caminhos fluviais, os pilotos “práticos” da navegação. De acordo com o jesuíta João Daniel, os “baixios”³³⁹ existentes nos rios amazônicos tornavam perigosa a entrada de navios e faziam “arear ainda os mais práticos pilotos”.³⁴⁰ Entre esses “baixios”, o cabo de Tigioca³⁴¹ é bem conhecido, por conta dos inúmeros acidentes envolvendo embarcações, inclusive com naufrágios.

Em 16 de setembro de 1755, aconteceu um “acidente” com a nau de guerra “Nossa Senhora de Nazaré” nos baixios de Tigioca, após deixar o porto da cidade de Belém com destino ao Reino.³⁴² No acidente, a nau perdeu o leme, e teve que voltar ao porto de Belém para consertá-lo. Segundo o governador interino do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Bispo Miguel de Bulhões, a culpa seria do práctico do navio, Marcos do Amaral,³⁴³ que não teria se atentado para as condições da navegação. Não temos informação se Marcos do Amaral era indígena ou não, mas é provável que não fosse.

De acordo com Amaral Lapa, no oceano muitos fatores concorriam para o alto índice de naufrágios, como o excesso de carga ou a negligência na carregação, por exemplo. No entanto, na maior parte das vezes, “os naufrágios eram devidos à precariedade dos navios e à imperícia dos pilotos”.³⁴⁴

Nos rios amazônicos, apenas com o conhecimento e a experiência dos pilotos era que as viagens poderiam ser feitas de forma segura. Segundo João Daniel, os jacumaúbas

E assim como são insignes pilotos por terra, também o são por mar, onde não é menos dificultoso atinar com os canaes em tantas baías, e lagos, muito arriscados pelos seus multiplicados baixos: como também no laberinto das ilhas, em que são tantas as voltas, e viravoltas, que fazem titubear aos mais peritos, e prácticos brancos, que muitas vezes andam dias, e semanas perdidos, e no cabo se acham, ou cada vez mais areados, ou por fim vão sair nas mesmas bocas por onde tinham entrado: só vão bem navegados, quando os índios são os prácticos, que mandam à via, e pilotos que governam as canoas. Os mesmos navios em outro tempo não queriam desferir as velas do Maranhão para o Pará sem levarem algum tapuia por pratico: e ainda hoje, os que frequentam esta

³³⁸ GUZMÁN, Décio de Alencar. Op. cit., 2008, p. 86-87.

³³⁹ Baixios são bancos de areia ou de pedras encontrados em rios ou mares, total ou parcialmente cobertos sob a água.

³⁴⁰ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 48.

³⁴¹ Localizado próximo à cidade de Vigia.

³⁴² OFÍCIO do Governador interino do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Bispo Miguel de Bulhões, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 07.11.1755. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 39, documento 3667.

³⁴³ OFÍCIO do Governador interino do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Bispo Miguel de Bulhões, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 07.11.1755. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 39, documento 3668.

³⁴⁴ LAPA, José Roberto do Amaral. Op. cit., 2000, p. 110-111

navegação não a empreendem, nem do Maranhão para o Pará, nem deste para aquele porto, nas embarcações mais pequenas, sem que serem governados pelos índios, que pelo seu grande tino dão furo, e acham saída onde parece a não há: o mesmo é nos baixos das barras, e navegação de todo o Amazonas. E postos que tem fracas barbas, sabem-nas contudo desempenhar nas ocasiões, porque se vestem, e revestem de tanto brio, e coragem, que antes se arriscarão a morrer, do que a deixar perder as canoas, cuja direção tem a seu cargo. E para terem boa saída, já nos baixos das baías, já no intricado das ilhas, e tormentas, que as vezes se levantam, fazem das tripas coração, e tirando força da fraqueza, se desfazem a remar, só por darem boa conta de si; por terem por glória, e honra sua o saberem livrar as canoas dos perigos; assim como tem por grande desonra, e desdouro o perder-se embarcação, em que eles são pilotos, ofício, e arte que entre eles é uma das maiores dignidades, e cargos das suas povoações, e por eles são respeitados, e obedecidos dos seus nacionais. Chamam estes pilotos na sua língua jacumaúbas, cujo nome é originado de umas pás, de que alguns usam nas suas canoas em lugar de leme, chamadas jacumá.³⁴⁵

Os jacumaúbas eram, pois, insignes pilotos, personagens fundamentais para toda e qualquer viagem pelos rios amazônicos. No labirinto de rios que faziam “arrear” muitos pilotos europeus, os pilotos jacumaúbas eram peritos em encontrar os caminhos mais seguros e a saída onde parecem não existir. Os conhecimentos que possuíam dos rios e da navegabilidade, assim como de tudo o que girava em torno disso – como lugares para pesca e para obtenção de água potável, por exemplo³⁴⁶ – lhes rendiam respeito em suas povoações, fazendo com que se destacassem sobre os remeiros e até mesmo sobre os Principais indígenas.

Falando sobre as estradas móveis das monções da São Paulo colonial, Sérgio Buarque de Holanda identifica a figura do práctico, do piloto e do proeiro:

Nos lugares encachoeirados levava-se um guia ou práctico, às vezes dois, que trabalhavam alternadamente, além do piloto e do proeiro. Este último, segundo parece, era a personagem mais importante da tripulação, pois guardava consigo a chave do caixão das carnes salgadas e dos frasqueiros, comandava e governava a proa e, batendo no chão com o calcanhar, dava o compasso para as remadas. Nas descidas de cachoeira, obrigado a manobrar a canoa com extrema rapidez, era incomparavelmente quem mais se arriscava. A prática das navegações apurava nele, a tal ponto, a capacidade de observação que, pelo simples movimento das águas, podia muitas vezes distinguir onde o rio era mais fundo ou mais raso, onde havia canal ou pedra.³⁴⁷

Para a Amazônia colonial a documentação faz pouca menção à figura do “proeiro”. O jesuíta João Daniel diz que também eram os proeiros que davam o compasso das remadas, “ora um, ora outro, que abaixo dos jacumaúbas tem o primeiro lugar nas canoas; de sorte que morrendo algum dos dous pilotos, ou jacumaúbas, sucede em seu lugar um dos proeiros,

³⁴⁵ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 252-253.

³⁴⁶ GUZMÁN, Décio de Alencar. Op. cit., 2008, p. 89.

³⁴⁷ HOLANDA, Sérgio Buarque de. Op. cit., 2014, p. 107-108.

conforme a sua antiguidade”.³⁴⁸ Assim como estavam acima dos remeiros, os jacumaúbas também estavam acima dos proeiros. Dentro do universo indígena e colonial, os conhecimentos dos jacumaúbas lhes garantiam tal prestígio.

De acordo com Almir Diniz, o ofício de “pilotos e guias experientes” se configurava em atividades de prestígios, permitindo a índios comuns obter vantagens até mesmo sobre seus líderes.³⁴⁹ Para o autor, porém, no mais das vezes, a vantagem “significava não serem obrigados a trabalhos pesados, como aqueles destinados aos que não tiveram a sorte de desenvolver determinado talento”.³⁵⁰ Todavia, como se verá, as “vantagens” auferidas pelos jacumaúbas não se limitavam apenas a trabalhos mais leves, mas eram também estendidas a vantagens econômicas (pois recebiam mais que os remeiros, por exemplo) e sociais, já que dentro do mundo colonial a autoridade de suas palavras definia os rumos da navegação fluvial.

Índios remeiros e pilotos jacumaúbas eram sempre requisitados para todas as viagens e expedições pelos rios amazônicos, seja para coleta de drogas do sertão, para descimento de índios, para visitas de missionários em igrejas do bispado. Com a assinatura do Tratado de Madri (1750) e com a urgência da demarcação das fronteiras sul-americanas entre Portugal e Espanha, tais índios seriam determinantes para as expedições demarcatórias, tendo em vista que o Tratado previa os rios como fronteiras. Se no sertão do Rio Branco a presença de índios “amigos” servia como muralha à invasão estrangeira,³⁵¹ para a execução do Tratado de limites de 1750 a presença dos indígenas dentro das canoas serviria à efetivação da muralha.

Na imagem abaixo, do século XIX, aparece uma embarcação de tábua (um bergantim) sendo conduzido por um jacumaúba (na popa da embarcação, controlando o leme ou jacumá) e os índios remeiros; muito provavelmente retornando de uma expedição de coleta de drogas do sertão.

³⁴⁸ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 254.

³⁴⁹ CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz de. Op. cit., 2005, p. 237.

³⁵⁰ Ibidem.

³⁵¹ Cf. FARAGE, Nádia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no Rio Branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

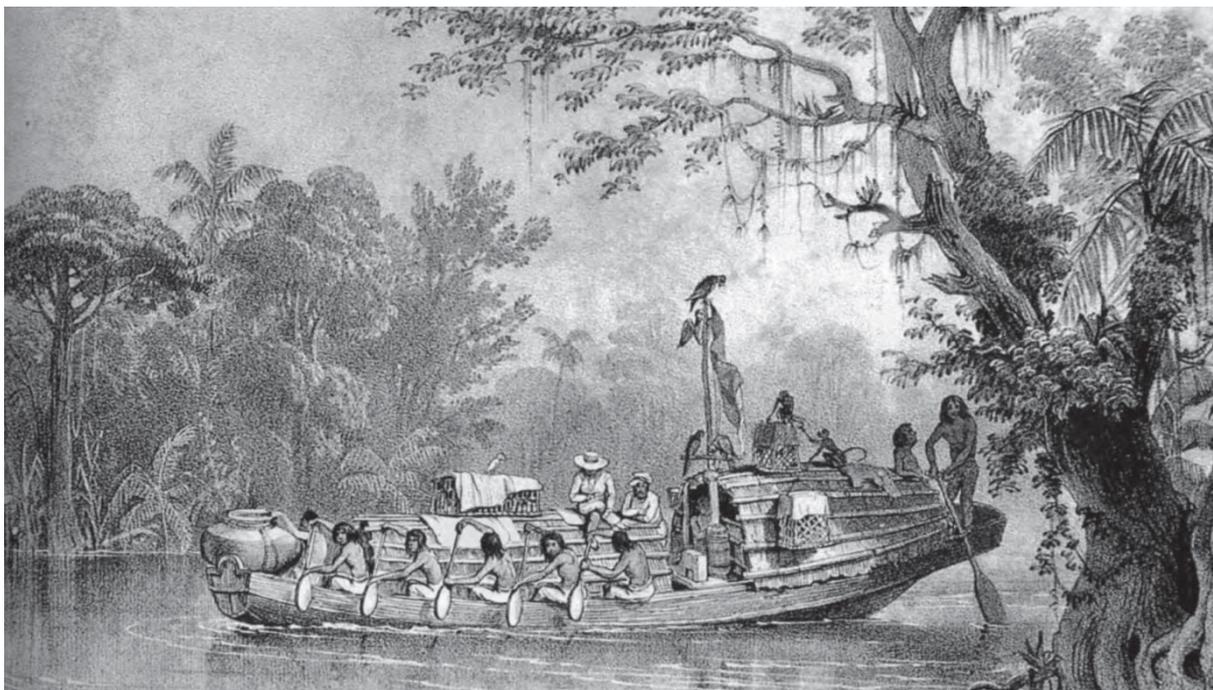


Figura 5

“Tipo de embarcação”, William Smyth e Frederick Lowe [1836].

3.2. As canoas do sertão

De acordo com Maria Regina Celestino de Almeida, as características peculiares da Região Amazônica impossibilitaram o desenvolvimento de uma economia do tipo *plantation*. Segundo a autora, “condições ecológicas e geográficas, aliadas à falta de capital, foram fatores que contribuíram para que agricultura de coivara utilizada pelas populações indígenas fosse mantida pelos colonizadores”.³⁵² Todavia, para a preparação do terreno seria necessária uma mão de obra considerável por parte dos colonizadores, o que era inviável dado as suas condições financeiras. Tudo isso teria contribuído para fazer do extrativismo “a atividade econômica lucrativa e preponderante na Amazônia”.³⁵³ Assim, as drogas do sertão “surgiram como uma alternativa extremamente atraente para os colonos, pois, além de exigir menos investimentos que a agricultura, alcançavam preços melhores no mercado”.³⁵⁴

³⁵² ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 1990, p. 68.

³⁵³ Ibidem. A preponderância do extrativismo, no entanto, não exclui outras atividades. De acordo com Rafael Chamboleyron, desde o início da ocupação da Região Norte a Coroa portuguesa estimulou a prática da agricultura, orientação que foi seguida pelos moradores. Cf.: CHAMBOULEYRON, Rafael. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)*. Belém: Ed. Açai, 2010; ver também: ALDEN, Dauril. El indio desechable en el Estado de Maranhão durante los siglos XVII y XVIII. In: *América Indígena*, Vol. XLV, nº 2, Abril-Junho, 1985.

³⁵⁴ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Op. cit., 1990, p. 69.

De acordo com Patrícia Melo Sampaio, sob o nome “drogas do sertão” estava “um conjunto bastante heterogêneo de produtos extraídos da floresta e destinados à exportação”.³⁵⁵ Dentro desse conjunto incluíam-se frutos (como o cacau, castanha do Pará), madeiras (utilizadas para a construção naval no estaleiro de Lisboa), resinas (como o breu, utilizado para calafetar embarcações), baunilha, breu, cravo, salsaparrilha, urucum, óleos vegetais (como de andiroba e copaíba), entre outros. Exportados, tais produtos destinavam-se a fins diversos, como para alimentação e construção naval, por exemplo.

O baixo investimento por parte dos colonos seria inversamente proporcional ao lucro obtido pelas drogas, já que tais produtos tinham alto valor comercial na Europa.³⁵⁶ No entanto, em geral encontravam-se sertão adentro, longe dos núcleos populacionais. Para coletá-los, era necessário sair em expedições. As expedições eram anuais e duravam em média de seis a oito meses, entre a ida e a volta.

Segundo Heather Flynn Roller, desde meados do século XVII que as chamadas “Canoas de coleta”, patrocinadas tanto por missionários quanto por particulares, operavam na Amazônia portuguesa, para o que recrutavam mão de obra nos aldeamentos indígenas.³⁵⁷ Para Patrícia Sampaio, “a intensificação da atividade de coleta das *drogas*” nesse período estaria articulada, por um lado, pelas “pressões sofridas no Oriente que levaram a Coroa a implementar esforços para aclimatar espécies ou a identificar substitutos para especiarias orientais em outros pontos de seus domínios, na tentativa de recuperar posições no mercado europeu de especiarias”; por outro lado, o interesse régio em intensificar as atividades de coleta na Amazônia, concedendo “privilégios e isenções fiscais variadas, transformando as *drogas* em um dos principais motivos que justificavam a fixação de colonos no Grão-Pará”, permitiu o avanço do processo de ocupação na região.³⁵⁸ Todavia, se a coleta das drogas surgia como uma alternativa ao contingente indígena necessário à agricultura, isso de forma alguma diminuía o contingente de mão de obra indígena necessário às expedições de coleta. O volume de índios utilizados também era grande, e a falta deles acarretava sérios problemas.

Na primeira metade do século XVIII a exportação das drogas vai flutuar devido, principalmente, à falta de mão de obra por conta dos surtos epidêmicos que, nas décadas de

³⁵⁵ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Espelhos Partidos: etnia, legislação e desigualdade na Colônia*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2012, p. 152.

³⁵⁶ Cf.: CARDOSO, Alírio. Outra Ásia para o Império: fórmulas para a integração do Maranhão à economia oceânica (1609-1656). In: CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado (Org.). *T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII e XVIII)*. Belém: Editora Açai, 2010, p. 09-26.

³⁵⁷ ROLLER, Heather Flynn. Expedições coloniais de coleta e a busca por oportunidades no sertão amazônico, c. 1750-1800. In: *Revista de história*. São Paulo, nº 168, p. 201-243, janeiro / junho 2013, p. 206.

³⁵⁸ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. Op. cit., 2012, p. 152-153.

1740 e 1750, espalharam-se pela região amazônica e vitimaram milhares de índios. Isso teria feito com que muitos patrocinadores de canoas ficassem sem poder “alistar números adequados de tripulantes para suas expedições”.³⁵⁹ De acordo com Dauril Alden, em 1743, Belém foi atingida por um grande surto de varíola, seguido por infecções secundárias que causaram grande debilidade. Em 1749, foi a vez de uma epidemia de sarampo, que teria se espalhado rapidamente devido ao pânico causado entre a tripulação indígena dos barcos.³⁶⁰ Milhares de índios morreram, e outros milhares, “en un esfuerzo desesperado por salvar sus vidas”, fugiram, deixando para trás suas povoações.

De acordo com Antonio Otaviano e Roberta Sauaia, a epidemia de sarampo, entre 1748 e 1750, teria dizimado mais de 16 mil índios na região. Sendo eles a principal força de trabalho, “a alta mortalidade significou a intensificação do conflito histórico acerca do controle da mão de obra na Amazônia”.³⁶¹ Para Alden, a perda da força de trabalho indígena teve repercussões severas, tanto econômicas quanto políticas:

Por primera vez en décadas, ni un solo barco del reino llegó a Belem en 1748; muy pocos lo hicieron durante los siguientes seis años. Para 1750 la cantidad de canoas que se organizaron desde ese puerto para la recolección de especias en el interior había descendido a sólo 30 al año ya que no había fuerza de trabajo suficiente para poder despachar más. El almacenamiento de cacao en las bodegas de Belem descendió a la mitad de los niveles anteriores. Plantaciones que habían sido cultivadas con éxito durante cincuenta años eran abandonadas por sus dueños al no poder encontrar quién trabajara para ellos. Mientras la tierra se volvía a convertir en bosque, el precio de la mandioca, el producto básico para la vida de la región, se triplicó. Para 1751, las regalías reales que generaba el estado descendieron hasta menos de la tercera parte de los gastos del rey en este lugar.³⁶²

Entre 1730 e 1744, do total das exportações que haviam saído do Estado, o cacau representava cerca de 90,6%, caindo para 61% entre 1745 e 1753.³⁶³ Para Roller, a queda do número de exportações de cacau teria desencorajado o comércio de exportação na Amazônia, de forma que nenhuma frota real atracaria em Belém nos anos 1746, 1748, 1752 e 1754.³⁶⁴

Se até a segunda metade do século XVIII grande parte do problema estava na falta de mão de obra indígena, com as reformas implementadas por Sebastião José de Carvalho e Melo na Amazônia a partir de então, e que culminariam no chamado Diretório dos Índios (1757),

³⁵⁹ ROLLER, Heather Flynn. Op. cit., 2013, p. 206.

³⁶⁰ ALDEN, Dauril. Op. cit., 1985, p. 437.

³⁶¹ VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano; MARTINS, Roberta Sauaia. Epidemia de sarampo e trabalho escravo no Grão-Pará (1748-1778). In: *R. bras. Est. Pop.*, Rio de Janeiro, v. 32, n.2, p. 293-311, maio/ago. 2015, p. 307.

³⁶² ALDEN, Dauril. Op. cit., 1985, p. 437-438.

³⁶³ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. Op. cit., 2012, p. 53.

³⁶⁴ ROLLER, Heather Flynn. Op. cit., 2013, p. 206.

buscou-se remediar os obstáculos colocados à prosperidade econômica.³⁶⁵ O Diretório seria, também, uma tentativa de “institucionalizar” o comércio do sertão. Para isso, tentou-se “padronizar os procedimentos de envio das canoas de coleta em todas as povoações indígenas”, além de que buscava “regularizar a participação nas expedições” e “reduzir o contrabando e as práticas de trabalho ilegais (as quais proliferaram durante a era missionária)”.³⁶⁶

Para solucionar o problema da mão de obra, em 1755, portanto antes do Diretório, foi criada a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, cujo objetivo era “promover o desenvolvimento econômico na região através do envio transatlântico regular e o fornecimento de escravos africanos para as empresas coloniais”.³⁶⁷ Houve o envio de mão de obra de origem africana,³⁶⁸ no entanto, apesar disso, “a economia continuava a girar em torno da mão-de-obra indígena e das atividades de extração até pelo menos o final da década de 1780 ou começo dos anos 1790”.³⁶⁹ Nas expedições de coleta a participação da mão de obra indígena era fundamental devido aos conhecimentos que os indígenas possuíam da região. A coleta das drogas, de acordo com José Alves de Souza Junior,

[...] exigia um conhecimento da floresta que só os índios possuíam, o que tornava, especificamente nessa atividade econômica, o trabalho africano inócuo. Desse modo, a dependência dos moradores leigos e eclesiásticos em relação a esse saber venatório dominado pelos índios era imensa, pois os utilizavam também como caçadores, remadores, guias pelos caminhos da floresta etc., sendo tal dependência agravada pelo gigantismo da região e pela não aclimatação à floresta [...].³⁷⁰

Assim, grande parte da mão de obra indígena aldeada era destinada às expedições de coleta. De acordo com Roller, um terço era ocupado nelas, um quinto no serviço real, um sexto no privado, e o que sobrava nas mais diversas atividades.³⁷¹

A saída de uma expedição começava pela preparação da canoa, sua fabricação ou aluguel. De imediato, isso criava certo “problema” aos que queriam mandar canoas ao sertão, uma vez que poucos poderiam arcar com as despesas, já que, além dos gastos com a canoa, haveria também os gastos com a sua *equipação*, tanto no que se refere aos salários dos índios, quanto aos mantimentos necessários à viagem, que durava cerca de seis a oito meses entre a ida e a volta. Por outro lado, reforça a ideia de que o comércio do sertão possuía tanto custo quanto

³⁶⁵ Ibidem, p. 207.

³⁶⁶ Ibidem, p. 206-207.

³⁶⁷ Ibidem, p. 207.

³⁶⁸ Sobre o assunto, Cf.: BEZERRA NETO, José Maia. *A Escravidão Negra no Pará*. 2ª Ed. Rev. e Amp. Belém: Paka-Tatu, 2012.

³⁶⁹ ROLLER, Heather Flynn. Op. cit., 2013, p. 207.

³⁷⁰ SOUZA JUNIOR, José Alves de. Op. cit., 2012, p. 151.

³⁷¹ ROLLER, Heather Flynn. Op. cit., 2013, p. 207.

a agricultura, o que inclusive foi alvo de críticas por parte do Padre João Daniel, sobre a ruína do Estado.

De acordo com Patrícia Melo Sampaio, para a “montagem de uma canoa de negócio” os responsáveis seguiam dois procedimentos. O primeiro era “preparar o provimento de fazendas e mais apetrechos necessários com a chegada das frotas”, isto é, equipar as canoas com as provisões necessárias à viagem. Após isso, o procedimento seguinte era solicitar “a concessão da portaria que lhe autorizava a viagem e estabelecia o número de índios necessários para a equipação”.³⁷²

Essas portarias especificavam a quantidade de índios que deveriam ser dados e deveriam ser solicitadas às autoridades coloniais. Nos aldeamentos eram apresentadas aos missionários, que “logo pelo cacique [Principal], ou algum outro oficial público manda chamar os índios, que há mais capazes, e expedidos”.³⁷³ Não havendo nenhum impedimento, os índios concedidos eram chamados e entregues ao cabo da canoa (geralmente um homem branco ou mestiço), o qual passaria recibo dos referidos índios.³⁷⁴

No sistema de repartição do Regimento das Missões, meninos de 13 anos já poderiam ser incluídos, mas, segundo João Daniel, “ordinariamente ninguém os quer, senão de 20 para cima”.³⁷⁵ Faz-se necessário chamar a atenção para o fato de que João Daniel, assim como os demais jesuítas, seria expulso em 1757 do Estado do Grão-Pará e Maranhão, tendo escrito seus Tratados na prisão, em Portugal.³⁷⁶ Portanto, ele descreve o cotidiano das expedições de coleta *antes* do Diretório.

O processo de “retirar” os índios era uma das etapas mais demoradas, tendo em vista que, quase sempre, era “necessário buscar índios em mais de um aldeamento para alcançar o número concedido”,³⁷⁷ em geral, cerca de 40 a 50. Para João Daniel, o maior trabalho seria o de “ajuntar os índios por tão dispersas aldeias, porque não lhes concedem todos em ãa só missão, mas em diversas, 1, ou 2, em cada uma, e por isso primeiro que chegam a ajuntar, e esquipar de todas as suas canoas é trabalho”.³⁷⁸ Todavia, como forma de apressar o processo, iam ou mandavam “algũa ligeira canoinha às missões mais vizinhas, e delas junto das suas Portarias ajuntarem os índios, que se lhes determinam”. Além de juntarem os índios, nesses

³⁷² SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. Op. cit., 2012, p. 156.

³⁷³ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 57.

³⁷⁴ *Ibidem*.

³⁷⁵ *Ibidem*.

³⁷⁶ LEITE, Serafim. *História da Companhia de Jesus no Brasil*. Tomo VIII, 1949, p. 190.

³⁷⁷ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. Op. cit., 2012, p. 156.

³⁷⁸ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 56-57.

lugares faziam também compra de farinha (cerca de 200 a 300 alqueires³⁷⁹) e demais víveres necessários às viagens e ao sustento dos tripulantes. Assim,

[...] com estes índios, ajudados com as marés, e ventos, já pouco a pouco vão levando as canoas té as missões, donde vão ajuntando os mais, em que as vezes não chegam a ajuntar todas em uma pela grande longitude das missões. Outros as provém com os seus mesmos escravos té ajuntarem pelas aldeias mais vizinhas índios, que possam levar as canoas, e de lá tornam a mandar para os seus sítios os escravos, e partem com os índios; e pouco a pouco se vão inteirando-os mais pelas missões mais distantes.³⁸⁰

Nas canoas do sertão o número de índios era, pois, elevado (cerca de 40 a 50). A grande maioria servia como remeiro, tendo apenas um ou dois pilotos jacumaúbas. Como eram provenientes dos aldeamentos missionários, índios remeiros e pilotos eram teoricamente livres,³⁸¹ repartidos aos moradores para este fim,³⁸² e por conta disso deveriam ser devidamente remunerados. Por cada mês de serviço, cada índio remeiro recebia “duas varas de pano grosso de algodão” e também duas ou três “varas de Bretanha para camisa; uns calções de baeta, ou algũa outra droga, um barrete, um prato de sal”.³⁸³ Para João Daniel, tal pagamento seria muito pouco “ainda por pagamento de cada dia” e não fazia jus aos perigos das viagens, como ataques de mosquitos e de índios inimigos. Já os pilotos jacumaúbas recebiam tudo o que os remeiros recebiam, e “mais 3 varas de pano grosso, e um corte de ruão para saia de sua mulher”.³⁸⁴ Tal pagamento deveria ser feito antes da viagem iniciar, uma vez que os índios “não vendem, nem fazem serviço algum, sem o pagamento a vista” e, “antes de partirem, e antes de embarcarem hão de receber o pagamento, doutra sorte não querem ir”.

³⁷⁹ Segundo Patrícia Sampaio, um alqueire corresponde a 36,3 kg; já um *alqueire do Pará* equivale a 2 *paneiros* (cerca de 30 kg). Cf.: SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. Op. cit., 2012.

³⁸⁰ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 56-57.

³⁸¹ Os índios aldeados eram teórica e juridicamente *livres* e deveriam ser assalariados. O conceito de *trabalho compulsório* não caberia para explicar as relações de trabalho dentro dos aldeamentos, já que significa *trabalho forçado*, não cabendo, pois, a homens, mesmo que teoricamente, considerados livres. Embora fossem livres, os moradores faziam da lei letra morta, utilizando os índios *repartidos*, na maioria dos casos, como trabalhadores forçados. Para Maria Regina Celestino de Almeida, “esta forma incompleta de escravização frequentemente se transformou em escravidão completa”. Uma vez que os moradores obrigavam esses índios a trabalhar além do que poderiam e não os devolviam no tempo devido, e também, tendo em vista interesses econômicos, as autoridades coloniais fechavam os olhos para o que acontecia. Tudo isso contribuía para que as condições de trabalho desses índios – mesmo considerados livres – por vezes eram muito pior que a dos índios escravos. Cf.: ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Trabalho compulsório na Amazônia – séculos XVII-XVIII. In: *Revista Arrabaldes*, ano I, nº 2, set/dez 1988, p. 101-117.

³⁸² Como apontei em minha Monografia, havia índios remeiros dos próprios moradores, os quais “ou eram repartidos “normalmente” no sistema triplo de repartição da mão de obra livre aldeada para serviço dos moradores em seus sítios (para todas as tarefas, inclusive de remar), ou eram os índios escravizados “justamente”, o que foi proibido em 1755, com a Lei de Liberdade dos Índios. Portanto, dentro das canoas do sertão, podemos dizer que “existiam índios remeiros livres e os escravos, mas que basicamente se encontravam sob diferentes formas de trabalho”. Cf.: FERREIRA, Elias Abner Coelho. Op. cit., 2011, p. 68.

³⁸³ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 57.

³⁸⁴ *Ibidem*.

Por um lado, os valores e os “presentes” recebidos pelos índios e a antecipação do pagamento era uma forma de garantia, uma vez que, segundo João Daniel, muitas vezes os índios voltavam “com as mãos vazias sem pagamento algum”.³⁸⁵ Isso demonstra que, longe do papel de personagens *passivos* que por muito tempo a historiografia lhes relegou, os índios *agiam*, negociando vantagens a seu favor. Por outro lado, isso estaria na origem do estado de *ruína* do comércio do sertão, uma vez que os missionários, ao fomentarem entre os índios a ideia de que recebiam muito pouco pelo trabalho penoso que executavam e que deveriam receber antes de as canoas partirem, acabaram fazendo com que alguns moradores se desestimulassem, deixando o comércio cair no monopólio dos missionários, como apontado por de Mendonça Furtado em correspondência ao irmão.³⁸⁶

A questão do salário dos índios seria motivo de grande discussão entre as autoridades coloniais. Em carta ao rei d. José I, de 22 de dezembro de 1751, Mendonça Furtado falava da Junta de Missões que, por ordem real, havia convocado para “arbitrar o salário que se deverá pagar aos índios daqui em diante, atendendo à qualidade do seu trabalho, e à pobreza em que se acha este Estado”. Na dita Junta, assentou-se, uniformemente, que “a cada índio se pagasse a 400 rs. por mês, e aos pilotos e proeiros a 600 rs. e aos Oficiais a tostão por dia...”.³⁸⁷ A resposta do rei veio em 26 de abril de 1753. Nela, d. José I diz que, por resolução do dia 17 do mesmo mês de abril, tomada em consulta do Conselho Ultramarino, foi servido “aprovar a taxa do salário que se há de pagar aos índios, na forma em que se conveio na dita Junta, feita nesta cidade de Belém do Pará, ordenando que a mesma se observe na Capitania do Maranhão”.³⁸⁸

Apesar de estarem sob o mesmo regime de trabalho compulsório,³⁸⁹ o pagamento diferenciado dado a remeiros e pilotos jacumaúbas marca certa hierarquia socioeconômica. Esta se mostrava não apenas em relação à função e aos salários diferenciados, mas também ao *prestígio* auferido nesse mundo colonial. Como se verá, por conta dos conhecimentos que possuíam dos rios, os pilotos jacumaúbas eram insubstituíveis.

As expedições de coleta em geral eram comandadas por um *cabo de canoa*, chamado de “sertanejo”, homem experiente, a quem cabia a tarefa de defender as embarcações em caso

³⁸⁵ Ibidem, p. 90.

³⁸⁶ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para o irmão Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 21.11.1751. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 120-121.

³⁸⁷ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para o Rei D. José. Pará, 22.11.1751. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 189.

³⁸⁸ CARTA Régia para Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Lisboa, 26.04.1753. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 454-455.

³⁸⁹ Cf. nota 381.

de ataque e de vigiar e controlar os índios. Todavia, João Daniel diz que “não fazem mais do que comer, beber, cachimbar, e dormir, e tomar conta do que os índios vão colhendo repreendendo, e mandando castigar, aos que vem menos serviços”.³⁹⁰ Em geral, o cabo de canoa era um branco.

Segundo Patrícia Sampaio, se a expedição saísse de Belém, o mais comum era que fosse em novembro, a não ser que, além da coleta, “houvesse interesse em estabelecer feitorias para fabricação de manteigas de tartarugas”, quando a saída era antecipada para setembro.³⁹¹ Os locais de coleta eram previamente estabelecidos, por conta das feitorias estabelecidas em viagens anteriores.³⁹² Os índios também iam fazendo feitorias ao longo do caminho até chegar nos locais de coleta.

Chegados aos locais de coleta, cabia aos pilotos jacumaúbas repartir os demais índios para pescar e para, mata adentro, ir atrás das drogas.³⁹³ Na feitoria, local de apoio onde eram preparadas as coletas, ficava “o branco cabo da canoa, com algum índio, ou piloto, e algum rapaz para seu cozinheiro [...], além dos pescadores e caçadores...”.³⁹⁴ Pelo que se vê, portanto, os pilotos jacumaúbas não participavam diretamente das coletas, mas ficavam nas feitorias em companhia dos cabos de canoa. Se por um lado tal fato mais uma vez marca uma posição socioeconômica diferenciada – já que além do penoso trabalho de remar restava ainda o de buscar as drogas mata adentro –, por outro, demonstra o receio dos cabos de canoa em ficar sem os pilotos. Dentro da mata fechada poderia acontecer uma infinidade de incidentes, como ataque de índios e de animais selvagens e peçonhentos, ou mesmo fugas. Caso isso acontecesse com o piloto, a viagem de volta estaria seriamente comprometida, pois em geral ele era o único que conhecia os caminhos de volta, orientar-se nos rios. Substituí-lo não era tão fácil.

De acordo com Heather Flynn Roller, durante o longo período das viagens, os tripulantes das canoas – na sua maioria indígenas – “podiam passar por todo tipo de dificuldade – epidemias, ataques de povos indígenas, fome, motins ou a perda da canoa da aldeia e sua carga, para indicar apenas algumas”.³⁹⁵ Tais viagens eram extremamente penosas e os índios estavam sujeitos a todo tipo de infortúnios, como ataque de índios do curso (como os *Mura*) e de pragas, como de mosquitos, principalmente os *maruins*.

³⁹⁰ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 66.

³⁹¹ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. Op. cit., 2012, p. 156.

³⁹² RAVENA, Nirvia; MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. A teia de relações entre índios e missionários a complementaridade vital entre o abastecimento e o extrativismo na dinâmica econômica da Amazônia Colonial. In: *VARIA HISTORIA*, Belo Horizonte, vol. 29, nº 50, p. 395-420, mai/ago 2013, p. 404.

³⁹³ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 60.

³⁹⁴ Ibidem, p. 61.

³⁹⁵ ROLLER, Heather Flynn. Op. cit., 2013, p. 203.

Segundo João Daniel, todos os anos os Mura matavam muitos índios, porque “no seguro da terra, no escuro das sombras, e no amparo das arvores muito a seu salvo, vão disparando a mosquetaria das suas frechas nos pobres remeiros”.³⁹⁶ De acordo com o jesuíta os remeiros eram os mais atingidos, já que eles “não tem remédio para se defenderem mais, do que porem por escudo dos seus corpos, os remos, com que vão remando”.³⁹⁷ Se era possível defender-se dos ataques dos Mura, não se pode falar o mesmo do ataque de mosquitos, que todas as noites “caem em chuveiros” fazendo exasperar os navegantes, pois “nada lhes é obstáculo, por mais toldos, que se fazem”.³⁹⁸

Ao perigo de ataques de índios do corso e de mosquitos, e do ataque de outros animais quando estavam no mato coletando as drogas, somavam-se as condições climáticas intensas (sol e chuva) e o desgaste da própria viagem. O esforço físico despendido pelos índios remeiros era intenso, já que remavam dia e noite, tendo poucas horas para descanso e para dormir, “senão quando muito duas até três horas, não só semanas inteiras, mas também meses”.³⁹⁹ Este não era o caso dos pilotos, cuja função consistia, basicamente, em controlar o leme da embarcação, o *jacumã*. Isso acabava fazendo com que muitos índios remeiros fugissem a nado, voltando para as suas povoações de origem, ou indo se juntar a outras povoações nos sertões.

Não raro, muitos índios recusavam-se a fazer as viagens, ou escapando do recrutamento nas povoações antes da partida, ou desertando no meio do caminho.⁴⁰⁰ De acordo com Roller, no entanto, era mais comum “os tripulantes completarem a expedição para o sertão, mas depois

³⁹⁶ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 265. Segundo Eliane Pequeno, “Os índios Mura ficaram conhecidos na bibliografia etnográfica como ‘corsários do caminho fluvial’. Viviam em suas próprias canoas, como se fossem suas casas, e se destacavam na resistência à ocupação pelos não índios. Sua imagem é marcada por traços guerreiros, destemidos, conhecedores de táticas *sui generis* de ataque e de emboscada, o que atemorizava e lhes concedia uma enorme fama de ‘perigosos’, principalmente nos idos dos séculos XVII a XIX, quando impediram, por sua presença e força física, o avanço das missões, do comércio português e das ações de cunho militar na Amazônia...”. PEQUENO, Eliane da Silva Souza. Mura, guardiães do caminho fluvial. In: *Revista de Estudos e Pesquisas*, FUNAI, Brasília, v.3, nº 1/2, jul./dez. 2006, p.134. Sobre os Mura e os processos de “murificação”, cf.: ARAÚJO, Alik Nascimento de. *De bárbaros a vassalos: os índios mura e as representações coloniais no oeste amazônico (1714-1786)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2014.

³⁹⁷ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 66.

³⁹⁸ *Ibidem*, p. 370.

³⁹⁹ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 202.

⁴⁰⁰ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Op. cit.*, 2012, p.169. Aqui a autora fala especificamente das frotas de comércio, no entanto, é possível perceber o mesmo padrão nas canoas do sertão. Em sua pesquisa no APEP, Heather Flynn Roller identificou muitos casos em que índios fugiam antes da partida da canoa de coleta, como por exemplo: caixa 177, documento 74; caixa 201, documento 62; caixa 218, documento 45; caixa 257, documento 69; caixa 472, documento 27. Ver: ROLLER, Heather Flynn. *Op. cit.*, 2013, p. 214, nota 42. Infelizmente, as pesquisas no Arquivo Público estão, até o momento de escrita desta dissertação, bastante limitadas por uma série de problemas estruturais, estando alguns poucos códices disponíveis.

tornarem-se escassos no retorno à aldeia, a fim de evitar a longa e arriscada viagem para Belém para entregar os produtos”.⁴⁰¹

Alguns casos de fuga de índios estavam associados a epidemias. Em correspondência para o Governador Manuel Bernardo de Melo e Castro, de 10 de abril de 1759, o Diretor da Vila de Portel, José da Serra, falava sobre uma portaria remetida pelo diretor da Vila de Veiros, em que solicitava a remessa de alguns índios. No entanto, a remessa não teria sido feita com brevidade “por se acharem refugiados no mato os moradores desta Povoação, temerosos das bexigas que bastantem.^e os tem perseguido”.⁴⁰² Anos depois, em 02 de dezembro de 1776, o então Governador do Estado, João Pereira Caldas, em correspondência para o comandante da Vila de Mazagão, falava da deserção dos índios que teria sido motivada “pello pavor q’ justamente lhes deve causar a geral epidemia de Bexigas, que em todo o Estado se está experimentando, digo se está padecendo e tem feito huma lamentável, e considerabelissima derrota”.⁴⁰³ Três dias depois, escrevia ao Provedor Comissário de Mazagão, sobre as grande deserção dos índios, mas que teria desculpa na ocasião “pellos perniciosos effeitos que nelles costuma causar o contagio das bexigas”.⁴⁰⁴

As epidemias, no entanto, não eram “desculpa” apenas para “escapar” das canoas do sertão, mas para outros tipos de viagens também. Um documento de 08 de dezembro de 1777, informa que a partida de uma canoa que sairia de Cameté com o ajudante José Pinto teria sido retardada “por falta de índios para remarem p’ que andão amotinado com o temor das bichigas, para se descubrir esses que a vão conduzir foy percizo dias a percura los”.⁴⁰⁵

O governador João Pereira Caldas reiterava que a continuada deserção dos índios teria deixado desassistidas tanto as canoas do serviço real quanto as dos moradores, e que já teria avisado ao comandante da fortaleza de Mazagão, de que “esta dezordem se poderia muito bem remediar, puchandose todas as canoas ao mesmo Pôrto, e tendo ali huma goarda dos Moradores, que sobre ellas vegie em seu próprio interesse...”.⁴⁰⁶ É neste sentido que ele escreve no mesmo

⁴⁰¹ ROLLER, Heather Flynn. Op. cit., 2013, p. 214.

⁴⁰² CARTA de José da Serra [diretor de Portel] para o Governador do Estado. Portel, 10.04.1759. *APEP*, SCGP, Cód. 95, doc. 16.

⁴⁰³ OFÍCIO de João Pereira Caldas para o “comandante da vila de Mazagão”. Pará, 02.12.1776. *APEP*, SCGP, Códice 306, doc. 179.

⁴⁰⁴ OFÍCIO de João Pereira Caldas “P.^a o Prov.^{or} Comissr.^o de Maz.^{am}”. Pará, 05.12.1776. *APEP*, SCGP, Cód. 306, doc. 181

⁴⁰⁵ CARTA de João [...] [mestre de Campo] para o Governador do Estado. Cameté, 08.12.1777. *APEP*, SCGP, Códice 127, doc. 44.

⁴⁰⁶ OFÍCIO de João Pereira Caldas para o “comandante da vila de Mazagão”. Pará, 02.12.1776. *APEP*, SCGP, Códice 306, doc. 179.

dia aos oficiais da Câmara de Mazagão, sugerindo a criação de uma guarda dos próprios moradores para juntar as canoas num mesmo porto, de forma a se evitar as deserções.⁴⁰⁷

Quando o percurso das viagens se mostrava cada vez mais penoso, seja por conta dos perigos iminentes ou devido ao próprio desgaste, não raro muitos índios acabavam fugindo. Se muitos fugiam no mato, durante as coletas, outros fugiam nos rios, durante as remadas. João Daniel diz que os índios Mamainases possuíam uma técnica refinada de escapar das canoas quando necessário. Segundo ele,

Como no seu modo de remar dobram os corpos quando lhes parece o dobram de modo, que mergulham, indo de cabeça abaixo, o remo nas mãos, e vão surgir abaixo a uma boa distância; e depois ou se encostam a terra, onde fazem uma ligeira jangada, ou servindo-se do remo por barco, navegam para a sua aldeia.⁴⁰⁸

A fuga é, antes de tudo, uma forma de não submissão, e demonstra que tais índios, longe de serem personagens passivos, tinham suas próprias concepções e que sabiam tomar decisões por si mesmos. No caso dos jacumaúbas era mais comum que, ao invés de fugir, eles fossem “praticados”, no sentido de “seduzidos”, pelos moradores a ficarem em suas propriedades, já que “eram peças fundamentais para a economia da região. Tê-los sempre à mão poderia significar oportunidade única para o empreendimento das canoas. Portanto, ao serem “praticados” algum retorno deveriam receber...”⁴⁰⁹

Segundo João Daniel, na volta dos sertões, em comparação à ida, a viagem era muito mais tranquila. Primeiro, porque a viagem era a favor das águas, sendo a “navegação muito suave por descerem com as águas, e correnteza, a qual só basta para trazerem as canoas, sem a precisão dos remos”, cuidando apenas os pilotos “para endireitarem o leme”; segundo, “porque já se vão avizinando as suas povoações, e famílias, com quem querem matar saudade, e descansar de tão penoso trabalho...”; em terceiro lugar “porque a torna viagem costuma ser mais farta de viveres”.⁴¹⁰

A ruína do comércio do sertão

Todavia, se a mão de obra indígena era essencial para a coleta das drogas, a participação missionária, por outro lado, principalmente no que se refere ao “controle” dessa mão de obra, era duramente contestada pelo Governador e Capitão General do Estado do Grão-Pará e

⁴⁰⁷ OFÍCIO de João Pereira Caldas “P.^a os off.^{es} da Camera de Mazagão”. Pará, 02.12.1776. *APEP*, SCGP, Códice 306, doc. 180.

⁴⁰⁸ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 272-273.

⁴⁰⁹ CARVALHO JUNIOR, Almir Diniz. Op. cit., 2005, p. 244.

⁴¹⁰ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 64.

Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1751-1758). Em sua correspondência ao irmão Sebastião José de Carvalho e Melo, o futuro Marquês de Pombal, denunciava práticas abusivas por parte dos missionários. Em carta de 21 de novembro de 1751, diz que os Regulares, “debaixo do pretexto de missionários”, foram monopolizando o comércio do sertão, arruinando o comércio feito pelos particulares. Segundo Mendonça Furtado, o monopólio dos missionários teria contribuído para a ruína do comércio do sertão por dois motivos. O primeiro era por conta do “ordenado” dos índios, já que, para os missionários, “não era possível que, sendo servos, trabalhassem todo um mês pelo limitado preço de duas varas de pano”.⁴¹¹ Assim coloca o governador:

Depois de espalhadas estas vozes de piedade e não sei se até pelos púlpitos, lhes foram servindo nas aldeias para, em chegando canoas a pedir índios, lhes irem dizendo que o ordenado era pouco e que deveria dar-se mais àqueles pobres, e com efeito foram concordando os homens que iam ao seu negócio, acrescentando a 4 até 6 varas, além de outros refrescos, para poderem fazer as suas viagens, por não perderem a monção e carregação que levavam.⁴¹²

Outra ideia perpetrada pelos missionários e que teria contribuído pra “arruinar a navegação do sertão” era o pagamento antecipado aos índios antes de saída das aldeias:

Logo depois que saíam, os índios em tendo ocasião fugiam, e deixavam os miseráveis perdidos, sem ter quem lhes navegasse a canoa, e se chegavam por acaso outra vez a pedir socorro, se lhes respondia que, como não restituíam os primeiros, que se lhes não podiam dar outros, e vinham a perder a viagem e o pagamento que tinham feito aos índios na aldeia, para onde se recolham pouco tempo depois os fugidos, sem que até agora conste do castigo que nela recebiam.⁴¹³

A “ruína” do negócio do sertão por parte dos missionários teria sido tão grande que os moradores aos poucos foram deixando de enviar canoas ao negócio, de forma que em 1726 teriam passado 150 canoas dos moradores ao sertão e, desde então, o número teria diminuído consideravelmente, sendo que em 1750 teriam passado apenas 3 e até novembro de 1751 ainda nenhuma teria sido registrada, “quando já da Companhia foram 28, do Carmo 24, além das dos Capuchos”.⁴¹⁴

Todavia, a questão do embate por parte dos religiosos com as determinações régias em relação ao pagamento dos índios e, principalmente, com relação à extração das drogas do sertão remonta ao século XVII. Em 13 de setembro de 1686, o então governador do Estado

⁴¹¹ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para o irmão Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 21.11.1751. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 120.

⁴¹² *Ibidem*.

⁴¹³ *Ibidem*.

⁴¹⁴ *Ibidem*, p. 120-121.

do Maranhão, Gomes Freire d'Andrade, lançou um bando onde estabelecia que todas as canoas que fossem ao sertão extrair cravo ou cacão, deveriam se registrar tanto em Belém como na fortaleza de Gurupá, “registrada nos livros da fazenda”, com pena de tomar as canoas “por perdidas para a Real Fazenda com tudo o que em si levarem ou troucerem”.⁴¹⁵ O bando é confirmado pelo *Alvará em forma de Ley* de 23 de março de 1688. O objetivo do exame era para saber a quantidade de canoas que passavam ao sertão, as pessoas que as mandam e os cabos de canoa; na volta, para saber se traziam algum índio escravo em desacordo com as leis reais, se os índios que vinham remando eram das aldeias de repartição ou não.⁴¹⁶

No entanto, em carta de 17 de outubro de 1690 para Antonio d'Albuquerque Coelho de Carvalho, Governador do Estado do Maranhão, o rei falava sobre a carta datada de 20 de novembro de 1689, enviada pelo governador antecessor, Arthur de Sá e Menezes, sobre uma canoa que, entrando no Rio das Amazonas, não teria sido possível fazê-la chegar até a Fortaleza de Gurupá para o devido registro. Ao fazer a diligência “para se saber as pessoas que vinhão nella se achara ser um Padre da Companhia”. O governador queixou-se ao Prelado da Companhia, o qual dissera que as ditas canoas não estavam obrigadas a se registrarem. O rei, no entanto, afirmou:

Me pareceu dizer-vos, que os Religiosos vão vassallos e estão sujeitos a que seus bens se registrem nas Alfandegas onde todos se registram, e mais quando isto não é para utilidade da Fazenda Real, mas da liberdade dos Indios, e outras muitas conveniências commuas, que elles sobre todos devem Zelar, o que parece fazem tanto pelo contrário [...]⁴¹⁷

No início do ano de 1691, em carta ao mesmo Governador, o rei manda que se observe e faça cumprir as leis sobre o registro das canoas que passam ao sertão.⁴¹⁸ Alguns anos depois, o rei escrevia novamente para o Governador Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho sobre a queixa do Capitão da Fortaleza de Gurupá acerca da repugnância dos missionários em registrar as suas canoas.⁴¹⁹

Todavia, se por um lado Mendonça Furtado denuncia a ruína do sertão por conta dos missionários, é um missionário, o jesuíta João Daniel, quem tece duras críticas ao sistema de coleta de drogas no sertão distante, com gastos tão altos e com emprego de tão grande

⁴¹⁵ REGIMENTO de que hão de uzar os Capitães da Capitania do Gurupá. Belém, 07.09.1686. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 90.

⁴¹⁶ ALVARÁ em forma de Ley sobre as Canoas que forem a saque do páo cravo e cacão do Sertão do Maranhão. Lisboa, 23.03.1688. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 87.

⁴¹⁷ CARTA régia para o Governador do Maranhão. Lisboa, 17.10.1690. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 108.

⁴¹⁸ CARTA régia para o Governador do Maranhão. Lisboa, 06.02.1691. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 113.

⁴¹⁹ CARTA régia para o Governador do Maranhão. Lisboa, 20.11.1699. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 193. No mesmo dia escreve também para o capitão de Gurupá, ordenando que executasse aquilo que o governador teria mandado, Cf.: CARTA régia para o Capitão da Fortaleza de Gurupá. Lisboa, 17.10.1690. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 194.

contingente, que não seria benéfico aos moradores nem ao Estado. A solução, propõe, seria plantar nas próprias aldeias tudo aquilo que era coletado nos sertões...

3.3. A demarcação de fronteiras do Tratado de Madri.

No dia 05 de maio de 1753, o rei D. José I nomeia Francisco Xavier de Mendonça Furtado como 1º comissário para a regulação dos limites da parte norte da América do Sul, entre a Corte portuguesa e a castelhana. Ordenava o rei que Mendonça Furtado passasse ao Rio Negro, “onde ha de principiar as conferencias com o primeiro Comissário da Corte de Madrid, e dali poder expedir os officiaes de Guerra, Astronomos, Geografos, e Desenhadores, que vam na presente Frota...”⁴²⁰ O Tratado de Madri, assinado em 13 de janeiro de 1750,⁴²¹ foi mais uma tentativa de demarcar e legitimar os territórios ocupados pelas coroas ibéricas, num processo que desde o século XV já estava em curso.

A primeira tentativa nesse sentido veio em 07 de junho de 1494, com o Tratado de Tordesilhas. Diferentemente da bula *Inter Coetera*, assinada pelo Papa Alexandre VI, em maio do ano anterior, e que dava à Castela a posse das terras já descobertas e por descobrir, localizadas a 100 léguas das ilhas de Cabo Verde, o Tratado de Tordesilhas estendia para 370 léguas de Cabo Verde, dando para Portugal a posse de tais terras. Isso equivaleria ao litoral do Brasil, e na Amazônia, a “uma delgada fatia territorial ao longo do litoral entre a bôca do Pará e os limites do Maranhão”.⁴²²

Segundo Arthur César Ferreira Reis, sertanistas, missionários e expedicionários luso-brasileiros,

[...] em verdadeiras flotilhas singraram as águas desses cursos fluviais, reconhecendo-os, descobrindo-lhes as riquezas, estabelecendo, às suas margens, feitorias e aldeamentos que marcavam a presença mais permanente dos homens que representavam a soberania lusitana naquelas paragens.⁴²³

Nesse processo acabaram por “deslocar” a fronteira, a partir do litoral atlântico, em direção norte, oeste e sul, fazendo com que os limites estabelecidos pelo meridiano de Tordesilhas perdesse sentido. Segundo Reis, apesar dessa expansão não se dar com a

⁴²⁰ DECRETO do rei D. José I, nomeando Francisco Xavier de Mendonça Furtado, como 1º comissário para a regulação dos limites da América Setentrional. Lisboa, 05.05.1753. *Projeto Resgate/AHU*, avulsos, Pará, Cx. 34, documento 3192.

⁴²¹ TRATADO de limites das conquistas entre os muitos altos e poderosos senhores Dom João V, Rey de Portugal, e D. Fernando VI, Rey de Espanha. Madrid, 13.01.1750. In: REIS, Arthur César Ferreira. *Limites e Demarcações na Amazônia Brasileira – A Fronteira com as Colônias Espanholas*. Vol. 2. 2ª Ed. Belém, SECULT, 1993, p. 116-129.

⁴²² REIS, Arthur César Ferreira. Op. cit., 1993, p. 11.

⁴²³ Ibidem, p. 13.

“dramaticidade militar” presente na expansão no sul do Brasil, “nem por isso lhe tirava o ar heróico de que se revestia...”.⁴²⁴ Evidentemente que a narrativa dessa expansão é revestida de uma dramaticidade que é peculiar ao autor. No entanto, o deslocamento das fronteiras acabaria fazendo com que o meridiano de Tordesilhas perdesse, de fato, o sentido.

A pesar disso, no século XVIII, os dois tratados de Utrecht (1713 e 1715) seriam uma tentativa de fixar a soberania dos países ibéricos sobre o território sul-americano, conforme estabelecia o meridiano de Tordesilhas. Pelo primeiro Tratado de Utrecht (11 de abril de 1713), firmado entre Portugal e França, Portugal “vira proclamada, num diploma internacional, a caducidade do Tratado de Tordesilhas e legitimada a expansão que seus colonos, soldados e missionários haviam realizado em direção norte”.⁴²⁵ Pelo segundo Tratado de Utrecht (09 de fevereiro de 1715), a Espanha cedia a Colônia do Sacramento aos luso-brasileiros, firmando de uma vez a caducidade do Tratado de Tordesilhas.

Mas é em finais da primeira metade do século XVIII que a necessidade de adotar novos e mais objetivos critérios com relação à demarcação das fronteiras entre os domínios português e espanhol torna-se mais urgente. Assim:

A expansão realizada pelos bandeirantes paulistas e pelos sertanistas da Amazônia haviam assegurado ao império lusitano um espaço imenso, inteiramente fora das linhas do meridiano de Tordesilhas. Essa verdade não podia ser escondida. A fronteira fôra empurrada sem cessar e sem quase incidente, em direção oeste, sobre as posições espanholas. Aplaudindo a marcha serena e segura, o governo de Lisboa estabeleceu novas entidades administrativas nesses sertões, desbravados pela energia e pelo espírito aventureiro de seus homens da América. Vilas, cidades, comarcas, paróquias, bispados tinham sido criados. O povoamento e a exploração da terra pelo trabalho agrário, pela criação do gado, pela exploração do subsolo, pela coleta da matéria-prima ativa eram uma realidade incontestável [...]⁴²⁶

Dada a expansão feita pelos luso-brasileiros desde o século XVII e que culminaria na ocupação territorial e no aproveitamento econômico, “não era mais possível voltar atrás em benefício dos espanhóis”.⁴²⁷ É neste sentido que, em 13 de janeiro de 1750, foi assinado o *Tratado de limites das conquistas entre os muitos altos e poderosos senhores Dom João V, Rey de Portugal, e D. Fernando VI, Rey de Espanha*. O Tratado de Madri.⁴²⁸

⁴²⁴ Ibidem, p. 14.

⁴²⁵ Ibidem, p. 41.

⁴²⁶ Ibidem, p. 47.

⁴²⁷ Ibidem, p. 48.

⁴²⁸ Para um estudo mais aprofundado sobre o Tratado de Madri, Cf.: CORTESÃO, Jaime. *Alexandre de Gusmão e O tratado de Madrid*. Tomos I e II (1735-1753). Rio de Janeiro: Instituto Rio Branco, Ministério das Relações Exteriores, s/d; REIS, Arthur César Ferreira. Op. cit., 1993.

Para as expedições de demarcação de fronteiras, conforme previa o Tratado de Madri, a utilização de canoas e índios seria fundamental. Por um lado, as canoas eram o meio de transporte indispensável – já que as demarcações, de acordo com o Tratado, seguiriam o curso dos rios –; por outro, as mesmas canoas não seriam conduzidas nem governadas sem a mão de obra imprescindível de índios remeiros e pilotos jacumaúbas.

Em carta circular aos prelados do Estado do Grão-Pará e Maranhão, de 18 de maio de 1753, o Secretário de Estado da Marinha e dos Negócios Ultramarinos, Diogo de Mendonça Corte Real, dizia que para a execução do referido Tratado “se necessita de grande quantidade de Índios para conduzirem as canoas, e fazerem todo o mais serviço que for necessário na dita Expedição”.⁴²⁹ Como os “índios de serviço” fornecidos pelas aldeias não seriam suficientes, o rei ordenava que os prelados passassem “as ordens necessárias” aos missionários de cada jurisdição, “para que cada um deles dê da aldeia em que assiste todos os Índios que lhes forem pedidos pelo dito Governador e Capitão-General”, cujos pagamentos seriam feitos pela Fazenda Real. Enfatizava ainda o referido Secretário que, dada a necessidade da situação, o Governador tinha ordem para tirar os índios à força, caso não fossem dados por qualquer pretexto que fosse.⁴³⁰

O capelão do Colégio da Companhia de Jesus em Belém, Manuel Ferreira, envia ofício para Diogo de Mendonça em 22 de novembro de 1753, dizendo que mandara ordem aos padres que estavam nas aldeias para atenderem prontamente ao pedido.⁴³¹

Dois anos antes, o então governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, enviava ofício para o secretário de Estado dos Negócios do Reino e Mercês, Pedro da Mota e Silva, falando das dificuldades encontradas na Capitania do Pará para a realização da expedição de demarcação de limites, “em razão da falta, que se experimenta nos Índios, por causa do contágio próximo [de bexigas], que matando a maior parte delles, reduzi tudo a consternação, quase invencível”.⁴³² Como visto anteriormente, as epidemias de bexigas assolaram o Estado do Maranhão na década de 1740/50, o que ocasionou grande consternação nos colonos que se viram sem grande parte da mão de obra

⁴²⁹ CARTA Circular de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça. Lisboa, 18.05.1753. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 498.

⁴³⁰ *Ibidem*, p. 499.

⁴³¹ OFÍCIO do capelão Manuel Ferreira para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Colégio da Companhia de Jesus do Pará, 22 de novembro de 1753. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 35, documento 3292.

⁴³² OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, para o secretário de Estado dos Negócios do Reino e Mercês, Pedro da Mota e Silva. Pará, 02.09.1750. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 32, documento 2988.

necessária para os trabalhos do dia a dia, inclusive o de remar e pilotar as embarcações.⁴³³ No mesmo ofício, Francisco Gorjão remetia uma lista dos mantimentos que poderiam ser necessários à expedição, na qual constam “Seis Canoas de quarenta até cinquenta palmos de cumprido, para se acomodarem duas pessoas em cada uma”, “Vinte Canoas grandes para levarem munições, soldados e mais bagagens, e canoinhas para pescarem”, além de materiais necessários para a fabricação de canoas, como “Sessenta ferros de abrir Canoas”, “Quarenta enchós de Canoa”, “Dezesseis ditas [enxós] de Carpinteiro”, “Vinte verrumas de Caverna”, “Vinte ditas [verrumas] de meia caverna”, entre outros materiais.

Assim, para as expedições de demarcação das fronteiras estabelecidas pelo Tratado de Madri, índios remeiros e pilotos eram fundamentais. Todavia, inversamente proporcional à mão de obra indígena necessária para remar e pilotar as canoas era a facilidade de consegui-la. Na correspondência de Mendonça Furtado abundam queixas tanto ao irmão, Sebastião José, quanto ao Provedor da Fazenda Real, Diogo de Mendonça e mesmo ao rei, sobre a dificuldade de seguir para o Rio Negro – de onde partiriam as expedições demarcatórias – por conta da falta de índios para remarem as canoas, devido às constantes deserções.

Em carta ao irmão de 18 de outubro de 1753, Mendonça Furtado dizia que, devido a deserção dos índios, havia ido ao Colégio dos jesuítas, onde dissera ao Procurador-Geral das Missões, o padre Luís de Oliveira, que “aquela total deserção de índios passava de um mau indício a uma notória demonstração”, e advertia ao padre que deveriam instruir melhor os índios sob sua administração, uma vez que “na ocasião presente necessitava mais que nunca da obediência dos índios”.⁴³⁴ O padre Luís de Oliveira respondera que “faziam boas práticas aos índios”, mas que não podiam conter as deserções e que, por algumas vezes, tinha dito que “não era possível que conseguisse o fazer as Demarcações, sem que mandasse de Portugal ao menos

⁴³³ Neste sentido, é enfático um ofício do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, de 12 de dezembro de 1751, sobre as dificuldades encontradas pelos moradores em suas culturas por conta do contágio das bexigas que tinham vitimado milhares de índios, o que teria ocasionado o decréscimo dos dízimos entregues na Fazenda Real. Segundo o Provedor, “se vem não só impossibilitados para fazerem Lavouras, mas também de se ocuparem em outros Ministerios; pois nem ainda para o serviço das suas casas tem os que lhe são precisos, tendo tanta a consternação em que se vem este pobres moradores que para virem a esta Cidade se ajuntão vários vizinhos concorrendo cada hu com os servos que tem para virem para todos juntos em húas Canoas por não terem os que lhes baste para virem na sua, e desta sorte estão qauzi todos pobres, e arrastados sem terem com que fabriquem as suas terras, redundando esta miseria em grave prejuizo da Fazenda de Sua Mag^e pella falta dos Dizimos, que deixa de receber por não faver fructos de que se lhe paguem sendo certo que cada vez mais terão a menos se senão acodir com prompto remedio a esta Ruina, e assim não só obrigados do sentimento que tenho dever a Fazenda de Sua Mag^e nesta decadência”. OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Belém, *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 32, documento 3073. Agradeço a Roberta Savaia a indicação do documento.

⁴³⁴ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 18.10.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 521.

quinhentos algarvios,⁴³⁵ para remarem as canoas, porque os índios não haviam de parar naquele trabalho”.⁴³⁶ Mendonça Furtado, no entanto, dizia ao irmão ser notório que os padres ao invés das boas práticas faziam o contrário, negligenciando a real ordem de conceder todos os índios necessários.

Um meio para remediar, em parte, as “prejudicialíssimas deserções”, propunha Mendonça Furtado, seria buscar as famílias dos desertores nas aldeias de onde haviam fugido e se metido no mato para não serem “conduzidos”, e “mudá-las para uma das aldeias que tenho fundado, uma no Macapá e outra na Casa Forte do Guamá”.⁴³⁷ É neste sentido que escreve para Diogo de Mendonça no dia seguinte, dizendo que, mandando as suas famílias para alguma dessas aldeias, “talvez os índios vendo que as suas mulheres, irmãs e filhos vão para aquelas povoações, os obrigue o amor a buscá-los, e a perder o horror e ódio que os Missionários lhes infundem ao serviço de S. Maj....”.⁴³⁸ A matéria, no entanto, deveria ser conferida em conjunto com o Bispo d. Miguel de Bulhões e os demais missionários da Capitania.

Escrevendo ao rei no dia 11 do mês seguinte e falando da real ordem que o havia nomeado como Primeiro Comissário para a regulação dos Limites, Mendonça Furtado dizia ficar “na diligência de pôr pronto tudo o que é preciso para esta expedição”, mas que, devido à grandeza de tal empreitada, “ainda se faz mais dificultosa pela falta de meios que há nesta terra, porque, só pela fatura das canoas que são precisas, é necessário maior tempo pela falta que há de oficiais, e deserções contínuas de índios”.⁴³⁹ Três dias depois, em carta ao irmão, Sebastião José, Mendonça Furtado dizia que os padres, mesmo tendo recebido positivamente as ordens reais “para que tivessem os índios prontos e os dessem todas as vezes que eu os mandasse pedir”,⁴⁴⁰ constantemente negligenciavam as ditas ordens, “concorrendo para a contínua deserção que estão fazendo os índios, e protegendo-os nas aldeias para os empregarem no seu cômodo particular”.⁴⁴¹ O mesmo assunto é tratado em correspondência de 26 de janeiro do ano seguinte ao irmão, dizendo que as ordens para expedir índios, “as executaram pontualmente na aparência, e as subterfugem na sustância”,⁴⁴² por que os índios remetidos “vêm com tais práticas

⁴³⁵ Da região do Algarve, Portugal.

⁴³⁶ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 18.10.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 521.

⁴³⁷ *Ibidem*, p. 523.

⁴³⁸ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça. Pará, 19.10.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 526.

⁴³⁹ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao Rei. Pará, 11.11.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 534.

⁴⁴⁰ 45ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 14 de novembro de 1753. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 43.

⁴⁴¹ *Ibidem*.

⁴⁴² 53ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 26 de janeiro de 1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 77.

que são poucos os que subsistem no serviço de S. Maj., porque logo que chegam desertam e os padres depois os põem onde lhes parece que lhes podem ser mais úteis aos seus interesses comuns e particulares”.⁴⁴³ Em 1º de março de 1754, em correspondência novamente endereçada ao irmão, Mendonça Furtado dizia não haver meios de conter a deserção dos índios, “porque os padres os escondem pelos matos, nas suas feitorias, onde não pode chegar soldado nem justiça”.⁴⁴⁴ Castigá-los, diz, não evitaria nada e “estes pobres vêm a ser castigados sem culpa, porque eles fazem o que lhes manda quem os governa”.⁴⁴⁵

Em junho do mesmo ano, em correspondência ao irmão falando sobre as sublevações dos índios no Sul do território, nas Missões do Paraguai, dizia que lá a luta se dava abertamente, mas que no Norte, todavia, ela era sempre disfarçada e talvez por isso mais difícil. Como ele afirmava:

Isto que sucede com mão armada da parte do sul, vou eu aqui também experimentado com índios pobres e miseráveis, que não tendo ação para disputarem as ordens que se lhes distribuem, são governados de sorte que vem a surtir o mesmo efeito; que é o de invalidar a execução das reais ordens de S. Maj., porque, como são aconselhados a que não subsistam no real serviço, e a serem protegidos quando dele desertam, e que não lavrem mantimentos, não podendo dar-se execução às ditas ordens sem índios que remem, e mantimentos para sustentar à muita gente que se deve empregar nesta diligência, se demonstra com toda a evidência que é impossível a tal execução e que por meios totalmente opostos se vem a conseguir o mesmo fim, sendo a mesma causa a que influi em toda a parte para produzir um tão abominável efeito.⁴⁴⁶

Há pouco menos de um mês para a partida para o Rio Negro, onde esperaria os comissários espanhóis para darem início às demarcações, em carta a Diogo de Mendonça Corte Real de 10 de setembro de 1754, Mendonça Furtado informa:

Illm^o e Ex.^{mo} Sr. Tendo feito toda a humana deligencia por sahir desta cidade com a brevidade que eu desejava, não foi possível conseguillo atte agora por que além dos infinitos embaraços que me tem custado sumamente a vencer, tem sido tal a deserção dos Índios que por huãs poucas de vezes os tenho mandado reconduzir e ainda agora creyo que será forçoso deixar aqui alguãs das Canoas que me deveram acompanhar para transportarem os mantimentos ao Arrayal do Ryo Negro, porem está o tempo tão avançado que não posso dilatar mais a minha Jornada, e dia de Nossa Sr.^a das Mercês, faço tenção de sahir desta cidade com aquellas canoas para que houver esquipação e se

⁴⁴³ Ibidem.

⁴⁴⁴ 65ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 01.03.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 138.

⁴⁴⁵ Ibidem.

⁴⁴⁶ 80ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 01.07.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 194.

ficarem alguns o Bispo Governador mas remeterá se achar Índios que queyrão hir fazer este transporte.⁴⁴⁷

Seis dias depois, escrevendo ao irmão, sobre o que vinha ocorrendo às vésperas da partida para o Rio Negro, diz que “sem tempo para reconduzir cento e treze índios que me eram precisos para acabar de equipar as canoas que devem ir em minha companhia”,⁴⁴⁸ lhe ocorrera fazer uma Junta de Missões para tentar remediar a situação. Apenas feita a proposta, o prelado da Companhia de Jesus votou dizendo que “lhe não lembrava outro meio mais do que o de se repartir aquela falta por todas as canoas que deveram ir, saindo daqui com menos equipação e em chegando ao sertão ir tomando os índios de que se carecesse, porque, suposta a angústia do tempo, não lhe parecia que havia outro remédio”,⁴⁴⁹ ao que os demais prelados concordaram. Com isso, diz Mendonça Furtado, vieram a “reduzir não só ao Capitão-General deste Estado, mas a um Ministro Plenipotenciário de S. Maj. aos termos de qualquer miserável homem que vai ao sertão à colheita das drogas, que passam por este infortúnio, indo de umas a outras aldeias buscar índios com que possam fazer a sua viagem”.⁴⁵⁰ Vencido por “votos uniformes”, Mendonça Furtado, considerando ser “sumamente indecente o saírem daqui as embarcações na forma que eles assentaram”, assim votou:

Que me parecia que Suas Paternidades tinham tido os esquecimentos que acima refiro, e que, lembrando-lhes um meio tão incivil e indecoroso, no qual tinham assentado, lhes esquecera totalmente o mais fácil, e o que deverá lembrar-lhes com maior facilidade, qual era o de se acharem nas suas fazendas todas as canoas das aldeias do sertão, e que eram tantas que, tirando-se de cada uma uns poucos de índios, ficava remediada aquela necessidade, e que o meio que eles apontavam de se ir tirando índios pelas aldeias era mais próprio aos cabos das canoas que ao general do Estado; e que Suas Paternidades deveram ter reparado a brandura e prudência com que eu tinha conduzido este negócio e que me não obrigassem a usar do poder, porque certamente me não esquecia aonde eram as fazendas e doutrinas, nas quais havia tanta gente que, se me visse em aperto, remediariam certamente toda a falta que houvesse; porém, que esperava que me livrassem de fazer a violência de usar de remédio tão forte, que, apesar da minha vontade, havia sem dúvida de aplicar, porque o serviço de S. Maj. e a causa pública estavam primeiro que tudo, e que me persuadia a que, meditada muito bem por Suas Paternidades, se haviam de resolver no que fosse justo e de razão, livrando-me de passar aos meios violentos de que, sem dúvida alguma, desejara fugir.⁴⁵¹

⁴⁴⁷ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 10.09.1754. *ABAPP*, Tomo IV, 1905, p. 163-164.

⁴⁴⁸ 88ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 16.09.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 220.

⁴⁴⁹ *Ibidem*.

⁴⁵⁰ *Ibidem*, p. 221.

⁴⁵¹ *Ibidem*, p. 221-222.

O discurso de Mendonça Furtado teria surtido o efeito esperado. O Bispo frei d. Miguel de Bulhões votou em seguida, acatando as palavras de Mendonça Furtado, que tornou a perguntar aos padres sobre o que haviam concordado anteriormente. Os prelados então concordaram e voltaram atrás nas decisões. Dois anos depois, o Bispo do Pará escrevia ao Governador falando sobre a deserção dos índios, procurando isentar as culpas que recaíam aos religiosos. Segundo ele, os índios não fugiam por serem “mal praticados”, mas “pela péssima educação que tiveram e pelo abominável costume que a aprovação expressa ou tácita dos missionários lhes fizeram adquirir”.⁴⁵²

Se na Europa o falecimento do rei d. João V em 1751, somado às campanhas nas cortes espanhola e portuguesa, em tentativas constantes de sabotar a execução do Tratado, teriam contribuído para o atraso da partida das expedições demarcatórias,⁴⁵³ na Amazônia portuguesa por outro lado os motivos do “atraso” não seriam de cunho político, mas devido às deserções constantes dos índios. Assim, a partida para o Rio Negro se daria apenas em 2 de outubro de 1754.

Segundo o *Diário de viagem* de Mendonça Furtado, a expedição compunha-se de 23 canoas grandes. Duas dessas canoas pertenciam a Mendonça Furtado, uma maior e uma menor. A maior era

[...] armada à maneira de iate, com uma câmara bastante espaçosa, forrada toda de damasco carmesim com filetes dourados; era esta câmara guarnecida de caixões cobertos de coxins do mesmo damasco, e além destes trazia mais 6 tamboretas e 2 cadeiras estofadas do mesmo, com uma mesa grande e 1 papeleira de madeira amarela, com o retrato de El-Rei no topo. Tinha 4 janelas de cada lado e 2 no painel da copa, que todo estava guarnecido de talha primorosamente aberta, e no meio as armas reais, tudo muito bem dourado, e o resto da canoa era pintado de encarnado e azul. Compunha-se a guarnição desta canoa de 26 remeiros, vestidos todos de cassas brancas e calções azuis e barretes de veludo azul, e seda cor de ouro, com chapas de prata das armas de S. Ex^a. O jacumaúba, ou piloto, levava a libré de cassa [da casa?] de S. Ex^a, com um talabarte de veludo e seda das mesmas cores, com um bom chinfarote e uma grande chapa de prata com as armas.⁴⁵⁴

A menor seria pintada como a canoa grande, e guarnição compunha-se de 16 índios remeiros e um piloto, vestidos como os da canoa grande. As demais canoas grandes “eram 11, de todas as pessoas, tanto oficiais da fazenda como astrônomos e engenheiros, e 10 que serviam

⁴⁵² CARTA do Bispo para o Governador. Pará, 30.01.1756. *MCM-AEP*, vol. 3, p. 79-80.

⁴⁵³ REIS, Arthur César Ferreira. Op. cit., 1993, p. 63.

⁴⁵⁴ DIÁRIO da viagem que fez o Governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado, de Belém do Pará ao alto do rio Negro, do dia 2 de outubro até 28 de dezembro de 1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 257.

de armazéns e de levarem parte da infantaria, além de 5 canoas pequenas de pescaria, que pela viagem se foram aumentando, de sorte que chegaram ao número de 18”.⁴⁵⁵

O aparato indumentário dos índios remeiros e dos pilotos da expedição demarcatória chama a atenção, principalmente em comparação aos índios que saíam em expedições para o sertão à coleta de drogas, que remavam quase sempre seminus ou totalmente nus.⁴⁵⁶ Isso porque, segundo João Daniel, assim que o tempo começava a esquentar os índios tiravam as roupas “e assim nus vão sofrendo já os raios do sol, que parecem fogo, e já as chuvas...”.⁴⁵⁷ Ou seja, as condições eram precárias.

Sérgio Buarque de Holanda, falando sobre as monções de Cuiabá no século XVIII, diz de muitos remadores que “trabalhando ordinariamente nus da cintura para cima, costumavam untar-se de gordura, afim de não poderem ser facilmente agarrados quando tentassem fugir”.⁴⁵⁸

Evidentemente que o aparato indumentário dos índios remeiros e dos pilotos jacumaúbas não teria sido pensado para “evitar” fugas durante a expedição, mas sim para dar a esta um caráter oficial, mostrar imponência diante dos espanhóis. Até porque a indumentária dos índios não representou nenhum empecilho às fugas. Ao longo do caminho, muitos índios acabaram por desertar. Tal é o caso descrito por Mendonça Furtado em carta ao Bispo D. Miguel de Bulhões, enviada de Óbidos, em 14 de novembro de 1754:

Até agora me têm desertado 118 índios, e para reconduzir outros, me tenho visto em grande trabalho, e só nos Tapajós me foi preciso dilatar seis dias para tirar daquelas aldeias vinte e nove índios, vindo ainda assim as esquipações incompletas; e depois que saí daquele rio me fugiram oito, que não tive parte donde ressarcir a perda, e espero que antes do rio Negro me desertem mais, e ver-me nos termos de deixar algumas canoas e da miúda relação que fizer para remeter a S. Maj. desta viagem, virá o mesmo senhor no conhecimento de que não basta nem o seu Real e Alto Poder, nem a eficiência dos seus Vassalos, que o servem com honra, para ser obedecido neste Estado, e que, em consequência, é impossível o fazer-se a Demarcação por esta parte, quando há outros interesses que se antepõem aos da Coroa, e aos da Nação.⁴⁵⁹

Quase dois meses após a partida de Belém, na manhã do dia 28 de dezembro de 1754, a expedição chega finalmente à aldeia de Mariuá.⁴⁶⁰ No total, a expedição era composta de 1.025 pessoas, das quais 511 eram índios (remadores e pilotos, na maioria, provavelmente), sendo que 165 teriam fugido ao longo do caminho, número que “todos os moradores do Pará julgavam

⁴⁵⁵ *Ibidem*, p. 257.

⁴⁵⁶ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo I, p. 162.

⁴⁵⁷ DANIEL, Padre João. *Tesouro...*, Tomo II, p. 59.

⁴⁵⁸ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Op. cit.*, 2014, p. 100.

⁴⁵⁹ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao Bispo D. Miguel. Pauxis (Óbidos), 14.11.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 296.

⁴⁶⁰ DIÁRIO da viagem que fez o Governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado, de Belém do Pará ao alto do rio Negro, do dia 2 de outubro até 28 de dezembro de 1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 285.

impossível que pudesse ser sustentado em viagem tão dilatada e por sertões tão faltos de providências...”.⁴⁶¹ As deserções e as dificuldades em seguir viagem seriam lembradas em correspondência a Diogo de Mendonça, datada de 12 de julho do ano seguinte sobre a viagem a Mariuá.⁴⁶²

No que pese a quantidade de canoas e de índios, a participação destes para remeiros e para pilotos se mostrou essencial para essa expedição. Se os índios remeiros eram a força motriz que impulsionava as embarcações, a efetiva participação de índios como pilotos jacumaúbas teria sido essencial para tais embarcações não se perdessem. É neste sentido que, escrevendo de Gurupá ao Bispo D. Miguel de Bulhões em 20 de outubro de 1754, Mendonça Furtado dissera vir com a resolução de passar dali a Macapá. Todavia, ao chamar os práticos no dia anterior para falar sobre o assunto todos haviam dito “que a navegação com estas canoas grandes, neste tempo era perigosíssima, e que me punha no risco evidente de se perderem-se algumas no caminho”.⁴⁶³ Ouvindo as palavras dos práticos e vendo as ventanias fortes que se fazia, não lhe pareceu justo “arriscar a expedição”, seguindo viagem para cima e mandando para Macapá apenas os oficiais e soldados destinados àquela praça.⁴⁶⁴

Nas Instruções passadas aos demarcadores, a figura dos práticos era essencial. Em carta de 06 de julho de 1752 para Mendonça Furtado, o irmão, Sebastião José, dizia que uma das coisas que deveria fazer como 1º Comissário Régio já escolhido pelo Rei para fazer as demarcações da parte Norte era “prevenir é assegurar-te de bons práticos do país”.⁴⁶⁵ Meses antes, em 20 de janeiro do mesmo ano, em carta para Diogo de Mendonça falando sobre o parágrafo 30º das suas Instruções passadas pelo Rei ao assumir o cargo de governador e tratando sobre a abertura fluvial do caminho para Mato Grosso através do Amazonas, Madeira e Guaporé, dizia que a ignorância que luso-brasileiros e estrangeiros tinham nas navegações dos

⁴⁶¹ Ibidem, p. 286-288. No entanto, apesar de o *Diário* dizer que eram 23 canoas grandes e 1.025 pessoas, em carta ao irmão de 06 de julho de 1755, Mendonça Furtado dizia que a comitiva era composta por 898 pessoas e 27 canoas, além das menores destinadas à pescaria. Cf.: 100ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José. Mariuá, 6 de julho de 1755. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 370. Por sua vez, Arthur César Ferreira Reis coloca que o número de pilotos eram 12 e dos remeiros 441. REIS, Arthur César Ferreira. Op. cit., 1993, p. 79, nota nº 53.

⁴⁶² CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça. Mariuá, 12.07.1755. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 430.

⁴⁶³ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao Bispo D. Miguel de Bulhões. Gurupá, 20.10.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 292.

⁴⁶⁴ Ibidem.

⁴⁶⁵ CARTA de Sebastião José de Carvalho e Melo para Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Belém, 06.06.1752. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 319.

ditos rios haviam se convertido em uma “notória ciência e conhecimento comum a todas as nações aqui confinantes, de cujas navegações há hoje infinitos práticos”.⁴⁶⁶

No parágrafo 25º da Instrução passada a Mendonça Furtado para agir como 1º Comissário Régio das Demarcações do Tratado de Limites, o rei dizia que deveria incluir nas tropas “alguns bons sertanejos que acheis práticos nos países, porque serão mais úteis que os mesmos astrônomos”,⁴⁶⁷ achando nos astrônomos, como ele diz, “só questões e dúvidas especulativas para as disputarem, sem fim, no descanso dos quartéis que se destinaram; e achando nos sertanejos serviços práticos muito essenciais e efetivos”.⁴⁶⁸ É neste sentido, pois, que nas instruções que Mendonça Furtado passa em 20 de setembro de 1754 para os astrônomos e geólogos que iam para o rio Negro diz que, após saírem de Belém, deveriam fazer “todo o possível por irem configurando os rios por onde navegarem, os rumos a que correm, os que acharem que neles se metem, explicando todos pelos seus nomes, para cujo efeito levarão práticos nas canoas”.⁴⁶⁹ No Estado do Brasil, os “práticos” em geral eram aqueles que iam nas embarcações apenas para servir de guias, diferindo, portanto, dos “pilotos” e estando hierarquicamente acima destes. Na Amazônia colonial, no entanto, a função de práticos ficava a cargo dos pilotos jacumaúbas. Estes eram os guias dos caminhos fluviais amazônicos.⁴⁷⁰

A execução do Tratado de Madri encontraria desde o começo grandes dificuldades. Por um lado estavam as campanhas abertas contra ele nas Cortes portuguesa e espanhola, numa tentativa constante de sabotagem. Por outro, o falecimento do rei d. João V, em 1751. Tudo isso viria retardar as tentativas demarcatórias. Ao assumir o trono, d. José “dispensou a cooperação de Alexandre de Gusmão”, grande articulador do Tratado, chamando para assumir o comando dos negócios do Estado Sebastião José de Carvalho e Melo. O Estado também estaria pobre tanto em pessoas capacitadas para as demarcações como em recursos, principalmente por conta da epidemia de varíola que se abatera na década anterior. A grandeza da região amazônica era inversamente proporcional ao tamanho dos poucos núcleos populacionais, o que criava “dificuldades imensas”. À falta de mão de obra seguia-se a baixa produção.⁴⁷¹

⁴⁶⁶ CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça. Pará, 20.01.1752. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 254.

⁴⁶⁷ INSTRUÇÃO passada a Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Lisboa, 30.04.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 462.

⁴⁶⁸ *Ibidem*.

⁴⁶⁹ INSTRUÇÃO passada pelo Governador F.X.M.F. Pará, 20 de setembro de 1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 281.

⁴⁷⁰ Apesar disso, havia a figura dos práticos que não eram necessariamente pilotos. É o caso, por exemplo, de João de Souza de Azevedo, considerado o “melhor prático” do caminho do Mato Grosso. Essa discussão, no entanto, excede os limites deste trabalho. Sobre João de Souza de Azevedo, Cf.: SAMPAIO, Patrícia Melo. Op. cit., 2012; AZEVEDO, João Lúcio de. *Os jesuítas no Grão-Pará: suas missões e a colonização*. Belém: SECULT, 1999.

⁴⁷¹ REIS, Arthur César Ferreira. Op. cit., 1993, p. 62-65.

Mendonça Furtado espera pelos espanhóis por três anos no Rio Negro na aldeia de Mariuá, mas os espanhóis não comparecem. Volta então para Belém em 23 de maio de 1756. Os espanhóis que estariam no Orenoco não demonstravam interesse em ir para Mariuá.⁴⁷² Em 15 de janeiro de 1758, Mendonça Furtado sai novamente de Belém em direção ao Rio Negro, chegando a Mariuá em 24 de abril.⁴⁷³ E novamente não havia sinais dos espanhóis. Em agosto do mesmo ano é substituído no governo do Estado Por Manoel Bernardo de Melo e Castro, e na chefia da comissão das demarcações por D. Antonio Rolim de Moura, então governador e capitão-general de Mato Grosso.⁴⁷⁴ Em 12 de fevereiro de 1761, Portugal e Espanha assinam novo Tratado, que ficou conhecido como Tratado do Pardo, cancelando e anulando definitivamente o Tratado de Madri.

Considerações finais: hierarquia indígena dentro das embarcações

Numa região como a Amazônia, cortada por rios, lagos, ilhas, ou seja: um verdadeiro labirinto, as embarcações (canoas) eram fundamentais para o trânsito no período colonial, tendo em vista que os rios eram praticamente as únicas “estradas” disponíveis. Todavia, para o fluidez desse trânsito a mão de obra de índios remeiros e pilotos jacumaúbas era fundamental, personagens indispensáveis para toda e qualquer viagem, responsáveis por remar nas canoas e guia-las pelos rios.

Em termos relativos, numa grande embarcação o número de remeiros era muito superior ao de pilotos. Nas embarcações que iam ao sertão, por exemplo, nas maiores era possível levar 40 índios ou mais, e desse total um ou dois eram pilotos, enquanto que os demais eram remeiros.

Todavia, apesar do quantitativo relativamente pequeno nas canoas, os pilotos jacumaúbas também eram personagens fundamentais. Enquanto que a atividade de remar era substancialmente “braçal”, exigindo basicamente força física para manejar os remos seguindo uma cadência ritmada, a atividade de pilotar exigia, além da força física para controlar o leme da embarcação (o jacumã), um conhecimento preciso (ou aproximado) sobre a geografia dos rios e as condições básicas de navegabilidade. Tais conhecimentos eram adquiridos com a experiência de outras viagens realizadas, repassados entre gerações. Não raro os pais jacumaúbas costumavam levar os filhos durante as viagens, de forma a aprenderem desde cedo os “segredos” do ofício. Com a experiência, os pilotos jacumaúbas foram adquirindo um “saber

⁴⁷² Ibidem, p. 91.

⁴⁷³ Ibidem, p. 92.

⁴⁷⁴ Ibidem, p. 92-93.

venatório”, de forma que ao olhar para a superfície da água conseguiam distinguir se havia pedras ou galhos no fundo do rio, ou se a navegação era segura ou não.

Sem índios remeiros, colonos, autoridades coloniais e religiosos ficariam presos em suas povoações, sem locomoção. Sem os pilotos jacumaúbas ficariam perdidos, desorientados no labirinto de rios, correndo risco iminente de naufrágio, por exemplo.

Nas expedições de coleta de drogas do sertão a mão de obra de índios remeiros e pilotos jacumaúbas se mostrava fundamental. Deles dependeria não apenas a condução das canoas e embarcações pelos rios, mas também a escolha dos melhores locais para a coleta e a coleta das drogas em si.

Com o Tratado de Madri não seria diferente. Como as fronteiras a serem demarcadas deveriam seguir o curso dos rios, os pilotos jacumaúbas tiveram uma importância sociopolítica imprescindível. Tais índios eram detentores de conhecimentos práticos da geografia fluvial amazônica, conheciam os rios, os melhores e mais seguros caminhos a serem percorridos. Para a maioria dos portugueses, no entanto, essa geografia fluvial amazônica era totalmente desconhecida. Por conta disso, ter esses índios à mão durante as expedições de demarcação significava não apenas a certeza de percorrer os caminhos mais seguros, mas também a certeza de que as demarcações seriam benéficas à Coroa portuguesa.

Índios remeiros e índios jacumaúbas eram, pois, duas categorias de trabalhadores fundamentais, cujas atividades e ofícios se complementavam. No entanto, apesar de estarem sob o mesmo regime de “trabalho compulsório” (aldeados e juridicamente livres), havia certa diferenciação socioeconômica entre eles. Tal diferenciação se traduziu numa hierarquização dentro do miniuniverso da canoa. Dentro das canoas e embarcações, os conhecimentos que os jacumaúbas possuíam lhes atribuía autoridade e respeito nas povoações, possibilitando-os sobressair sobre os demais índios, até mesmo sobre os Principais.

Nas canoas do sertão, tal diferenciação é evidente. Em primeiro lugar vinham os salários diferenciados, sendo que os pilotos recebiam mais que os remeiros. Em segundo lugar vinha a efetiva participação nas coletas, enquanto os remeiros remavam por toda a viagem até as feitorias e ainda tinham que se embrenhar na mata à coleta das drogas do sertão, os pilotos jacumaúbas repartiam os índios para a coleta e ficavam nas feitorias na companhia dos Cabos de Canoas. Todavia, a não participação dos jacumaúbas nas coletas dentro da mata estava também relacionada a outro fator: o receio de “perder” o piloto. Dentro da mata fechada poderia acontecer uma infinidade de incidentes, como ataque de índios e de animais selvagens e peçonhentos, ou mesmo fugas. Caso isso acontecesse com algum dos remeiros, apesar do “desfalque”, não era de todo impossível fazer a substituição, tendo em vista que a função exigia

basicamente força física. Com o piloto não. Em geral ele era o único que sabia os caminhos de volta, ou seja, orientar-se nos rios; substituí-los não era tão fácil.

Certamente que os jacumaúbas tinham consciência da real importância da função que exerciam dentro desse universo. Sem eles guiando as embarcações não haveria viagem alguma, e colonos, missionários e autoridades coloniais se veriam perdidos na imensidão dos rios, no intricado das ilhas, sujeitos às armadilhas camufladas sob as águas. Seus conhecimentos eram necessários e deles passaram a se valer para auferir ganhos, prestígio, tanto financeiros quanto sociais. Isso fica evidente nos salários diferenciados, no trabalho mais leve nas canoas e durante as coletas.

Considerações finais

A canoa como um miniuniverso social e econômico

Optamos por fazer nossas *considerações* ao final de cada capítulo. Isso, todavia, não deu conta de todas as ponderações necessárias. Façamos agora outras considerações pertinentes às questões trabalhadas nesta Dissertação.

Em primeiro lugar, partindo das discussões da *Nova História Indígena*, nosso objetivo inicial foi perceber como índios (oficiais canoeiros, remeiros e pilotos) estavam inseridos dentro do universo dos rios na Amazônia do século XVIII como mão de obra para a construção de embarcações e para remar e pilotar as ditas embarcações. Nosso ponto de partida era de que na Amazônia colonial portuguesa tudo girava em torno dos rios, pois eram os caminhos, as vias fluviais por excelência, que interligavam o sistema de vilas e lugares, o meio de circulação no qual as relações entre os indígenas e entre estes e os europeus se davam. Dimensionar a atuação dos indígenas dentro das três categorias distintas mostradas em cada capítulo – rios, embarcações e remeiros e pilotos –, mas que mantêm vínculo umbilical entre si, foi essencial para mostrar que na Amazônia colonial a mão de obra indígena – longe de um mero recurso, ou uma simples porta de escape – foi fundamental.

Os rios amazônicos, especialmente as áreas de *várzea*, ao contrário do que pressupunha a Teoria do Determinismo Ecológico, foram palco do desenvolvimento de grupos humanos que os utilizavam para pesca, caça, comércio, guerras ou sociabilidades. Fatos comprovados desde as décadas iniciais do século XVI, quando europeus, especialmente espanhóis, dando vazão às lendas da Cidade Dourada e das Amazonas, percorreram a extensão do (posteriormente denominado de) rio Amazonas e seus principais afluentes, a partir dos Andes, em grandes expedições. Assim, dadas às condições geográficas e as suas características peculiares, a Região Amazônica condicionava que todos os caminhos se fizessem por água.

Se antes da chegada dos europeus, os rios eram utilizados como meio de subsistência para os povos indígenas, após a chegada passaram a ser utilizados como via de penetração territorial e de colonização. Nesse contexto, portanto, dizemos que a colonização foi eminentemente *aquática*.

Nesse ambiente aquático, cujas necessidades de locomoção se davam prioritariamente pela água, a utilização da mão de obra indígena – seja para construir embarcações, para remá-las ou pilotá-las – foi essencial. E isso não pela *falta* de mão de obra escrava de origem africana

na Região – tese há muito refutada por historiadores sobre escravidão negra na Amazônia⁴⁷⁵ –, mas por conta, principalmente, dos conhecimentos indígenas, do saber venatório que possuíam.

Para a construção de embarcações, por exemplo, tais conhecimentos eram de suma importância. Os indígenas sabiam onde encontrar a madeira ideal e o tempo certo para a derrubada de acordo com as estações da lua, conheciam a mata e como transportar as madeiras até o local de fabricação. Os saberes e a experiência indígenas, passados de geração em geração, foram fundamentais e não poderiam ser facilmente subjugados, fazendo com que, ainda no século XVIII, os índios continuassem sendo os grandes mestres e oficiais canoeiros, indispensáveis para a fabricação de canoas e embarcações.

Todavia, entre o processo de fabricação de canoas do século XVI, do início do contato (e mesmo as canoas do século XVIII, dos índios dos sertões), e as do século XVIII, descritas por João Daniel, há uma significativa diferença técnica. Aquelas são fabricadas geralmente com a casca das árvores ou com troncos ocos de árvores, que eram derrubados com machados de pedra (ou com fogo administrado na parte inferior do tronco) e moldados ao fogo. Já na fabricação das canoas do século XVIII (pelo menos as canoas dos índios aldeados e as dos povoados portugueses, como os *bergantins*), há a introdução de ferramentas e técnicas da carpintaria naval europeia. A árvore passa a ser derrubada com machados de ferro e a abertura do casco passa a ser feita com enxós também de ferro; apesar da utilização do fogo para a modelagem, são introduzidos outros componentes, como as farcas laterais, que aumentavam a largura e o comprimento da embarcação.

Antes da Nova História Indígena tais mudanças poderiam ser pensadas simplesmente como processos de aculturação, com as técnicas europeias sendo sobrepostas às indígenas, anulando-as. Todavia, ao se olhar para os estaleiros onde essas embarcações eram construídas, logo se vê que, longe de uma aculturação, ocorreram processos de “resistência adaptativa”. Os índios mestres e oficiais canoeiros passaram a utilizar as técnicas e ferramentas da carpintaria naval europeia de acordo com as técnicas e os seus conhecimentos. Ao invés de sobreposição, houve hibridização de elementos técnicos e culturais. Do lado indígena, *manteve-se* a cultura de abrir o casco com fogo e de curvar as tábuas; do europeu *assimilou-se*, além da utilização dos instrumentos de ferro para a derrubada e a escavação dos troncos, a utilização de tábuas nas laterais no processo de *bordar* a canoa, aumentando-lhe a largura. Técnicas e ferramentas europeias, longe de serem impostas aos índios, foram por eles ressignificadas. Seus saberes, longe de serem suplantados pelos europeus, continuaram a vigorar e a ditar as regras dentro dos

⁴⁷⁵ Cf.: BEZERRA NETO, José Maia. *op. cit.*, 2012.

estaleiros. Na década de 1950, Eduardo Galvão, em suas pesquisas de campo realizadas com os índios do alto Rio Negro, constatou que a construção de uma *ubá* obedecia não apenas às “técnicas tradicionais”, mas também à “determinadas práticas de fundo mágico-religioso”, como uma “época apropriada para a derrubada da madeira” e a “abstenção de relações sexuais pelos fabricantes”. Ou seja, mesmo com as mudanças culturais ocorridas desde o século XVII, as crenças indígenas nos poderes da natureza continuaram resistindo.⁴⁷⁶

A transformação das canoas de casco único (de tronco ou de casca) em canoas de tábuas (embarcações híbridas), dentro das povoações portuguesas, não foi uma mera coincidência, mas obedecia à lógica da colonização. A demanda cada vez maior por meios de transporte crescia de acordo com o aumento do trânsito de pessoas (colonos, religiosos, militares e autoridades coloniais luso-brasileiras) e mercadorias (drogas do sertão, por exemplo). As embarcações precisavam, pois, se adequar ao novo sistema, uma vez que a navegação em canoas pequenas e rústicas não seria mais viável para as necessidades que então passaram a existir. Apesar de híbridas, no entanto, tais embarcações não deixaram de ser indígenas, tendo em vista que os índios continuaram sendo os mestres e oficiais canoeiros por excelência nos estaleiros. Na imagem abaixo, do final do século XVIII, podemos ver o trânsito de diferentes embarcações na cidade de Cameté:



Figura 6

“Prospecto da cidade de Cameté”, Alexandre Rodrigues Ferreira, [1783-1793].

⁴⁷⁶ GALVÃO, Eduardo. *Encontro de sociedades: índios e brancos no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p. 167.

Assim como para a construção de embarcações, a mão de obra indígena também era indispensável para rema-las e pilota-las. Índios remeiros e pilotos jacumaúbas eram personagens essenciais, indispensáveis, tendo em vista que os caminhos fluviais – os rios – eram praticamente as únicas estradas disponíveis. Sem eles o trânsito pelos rios amazônicos ficava comprometido, já que eram utilizados em toda e qualquer viagem e para as mais diversas necessidades, tais como para as visitas religiosas, para o descimento de índios, coletas de drogas etc.

Enquanto os remeiros eram, como o nome sugere, os responsáveis por remar nas canoas, impulsionando-as pelos rios, os pilotos – também chamados de jacumaúbas ou jacumaíbas – eram os responsáveis por guiar as embarcações no intrincado de rios, ilhas, furos e igarapés, que compunham a geografia amazônica. Estes tinham um papel fundamental, uma vez que detinham os conhecimentos precisos ou aproximados sobre a geografia e as condições básicas de navegabilidade dos rios.

Sem remeiros, os moradores ficariam como presos em suas povoações, sem poder se locomover; sem os pilotos, todavia, ficariam perdidos pelos rios, sem direção. Eram categorias de trabalho essenciais e que se complementavam. Todavia, entre os dois tipos de mão de obra indígena havia uma diferença substancial, tanto em relação ao trabalho desenvolvido quanto em relação a uma hierarquia social e econômica.

Na coleta das drogas do sertão os índios remeiros além de remar por toda a viagem (em torno de oito meses, entre a ida e a volta) ainda tinham que adentrar a mata à coleta as drogas, enquanto que os pilotos jacumaúbas apenas controlavam o leme da embarcação (o jacumá) e ficavam nas feitorias junto dos cabos de canoa. O pagamento era feito antecipadamente, antes de a expedição sair, como uma forma de garantia diante da imprevisão das coletas. O mesmo pagamento dado aos remeiros – duas varas de pano de algodão – também era dado aos pilotos jacumaúbas, todavia a estes lhes eram acrescentados outros ganhos (como mais algumas varas de pano) e vantagens pessoais (como era o de repartir os índios para a coleta, ter uma palavra valiosa nas viagens, por eram eles quem definiam os rumos que elas deveriam tomar).

Além da diferença no trabalho e na remuneração, entre os dois ainda havia outro diferencial: o *prestígio social*. Ser remeiro era uma atividade importante, tendo em vista que era essencial para a locomoção. Mas ser jacumaúba era uma atividade de prestígio, que permitia a índios “comuns” auferir vantagens – nem sempre econômicas – até mesmo sobre as chefias indígenas. Era a necessidade dos seus conhecimentos que lhes garantia isso. Recorria-se a um jacumaúba, por exemplo, quando se queria encontrar sítios com água potável, ou lugares para pescaria.

Por conta dos seus conhecimentos imprescindíveis e por conta da dificuldade em substituí-los (pois todo piloto podia remar, atividade que exigia basicamente força física; mas nem todo remeiro podia pilotar, atividade que exigia conhecimentos específicos), os pilotos jacumaúbas foram formando uma categoria social distinta. Tinham consciência da sua real importância nesse universo de rios se valiam disso para auferir vantagens pessoais, ganhos, prestígio.

Índios oficiais canoeiros, remeiros e pilotos jacumaúbas faziam parte do miniuniverso da canoa. Dentro deste miniuniverso relações sociais distintas se davam, tanto entre índios quanto entre estes e europeus. Integrados ao mundo colonial da Amazônia do século XVIII, tais índios não o fizeram simplesmente por não terem outra opção, mas também como forma de resistência. Na Ribeira de Moju, os estaleiros onde embarcações eram fabricadas podem ser vistos não como espaços de aculturação, mas sim espaços em que processos de resistência se davam. Mesmo com a introdução de técnicas e ferramentas europeias, o processo de construção de embarcações continuou a obedecer rituais e técnicas indígenas. Cooperar com a colonização, mesmo de forma compulsória, também significava resistir, já que significava a manutenção de culturas, rituais, técnicas. Além disso, as fugas dos índios oficiais canoeiros também era sintomático dessas *resistências adaptativas*, tendo em vista que nas aldeias, diferente da Ribeira de Moju, esses oficiais tinham um tratamento diferenciado, *status*, uma vez que possuíam um ofício específico, que os fazia requisitados e respeitados.

Assim, os indígenas conheciam os rios – pois se utilizavam deles muito antes de os europeus chegarem à Amazônia –; conheciam as técnicas de construção de embarcações – uma vez que a utilização da rede fluvial pressupunha a utilização de embarcações, por mais *rústicas* que possam parecer, conheciam as madeiras ideais e o tempo de serem cortadas –; e por fim conheciam como remar e, principalmente, pilotar as embarcações. Tudo isso nos permite dizer que, longe de ter sido uma porta de escape devido à grande densidade, a mão de obra indígena foi fundamental para a vida social, econômica e política na Amazônia colonial portuguesa.

Fontes

Fontes impressas:

ACUÑA, Christóbal de. *Novo Descobrimento do Grande Rio das Amazonas*. In: ESTEVES, Antônio R. (ed). Montevideu: Consejería de Educación de Embajada de España en Brasil; Oltaver, 1994.

BETTENDORFF, João Felipe. *Crônica dos Padres da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão*. Belém: Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves/Secretaria de Estado da Cultura, 1990 [1698].

CARVAJAL, Frei Gaspar de. *Relatório do novo descobrimento do famoso rio grande descoberto pelo capitão Francisco de Orellana*. In: GIUCCI, Guilherme (org.). Edição bilíngue. São Paulo: Scritta; [Brasília, DF]: Consejería de Educación de la Embajada de España, 1992.

HERIARTE, Mauricio de. *Descriçãom do Estado do Maranhão, Pará, Corupá e Rio das Amazonas*. Viena: Imprensa do filho de Carlos Gerold, 1874 [1662].

LA CONDAMINE, Charles-Marie de. *Viagem na América Meridional descendo o rio das Amazonas*. Brasília: Senado Federal, 2000.

PEREIRA, André. Relação do que há no grande Rio das Amazonas novamente descoberto [1616]. In: AMARAL, Ribeiro do. *Fundação de Belém do Pará: jornada de Francisco Castelo Branco, em 1615-1616*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010.

SILVEIRA, Simão Estácio da. *Relação sumária das cousas do Maranhão – dirigida aos pobres deste Reino de Portugal* [1624]. São Luís: Edições AML, 2013.

STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil: Primeiros registros sobre o Brasil*. Porto Alegre, RS: L&PM, 2014.

REPRESENTAÇÃO da Câmara de Belém ao Padre Antônio Vieira. Belém, 15.01.1661. In: CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: Editora da Universidade Federal do Pará, 1973, vol. 1, p. 73.

RESPOSTA aos capítulos do Procurador do Maranhão. Belém [data?]. In: CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: Editora da Universidade Federal do Pará, 1973, vol. 1, p. 77.

TRATADO de limites das conquistas entre os muitos altos e poderosos senhores Dom João V, Rey de Portugal, e D. Fernando VI, Rey de Espanha. Madrid, 13.01.1750. In: REIS, Arthur Cézár Ferreira. *Limites e Demarcações na Amazônia Brasileira – A Fronteira com as Colônias Espanholas*. Vol. 2. 2ª Ed. Belém, SECULT, 1993, p. 116-129.

Anais da Biblioteca Nacional - ABN

DANIEL, Padre João. Tesouro Descoberto no Rio Amazonas. *ABN*, vol. 95, TOMO I e II, 1975.

REGIMENTO de que hão de uzar os Capitães da Capitania do Gurupá. Belém, 07.09.1686. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 90.

ALVARÁ em forma de Ley sobre as Canoas que forem a saque do páo cravo e cacáo do Sertão do Maranhão. Lisboa, 23.03.1688. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 87.

CARTA régia para o Governador do Maranhão. Lisboa, 17.10.1690. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 108.

CARTA régia para o Governador do Maranhão. Lisboa, 06.02.1691. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 113.

CARTA régia para o Governador do Maranhão. Lisboa, 20.11.1699. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 193.

CARTA régia para o Capitão da Fortaleza de Gurupá. Lisboa, 17.10.1690. *ABN*, nº 66, vol. 1, p. 194.

Marcos Carneiro de Mendonça - Amazônia na Era Pombalina – MCM-AEP

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para o irmão Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 21.11.1751. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 120-121.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para o Rei D. José. Pará, 22.11.1751. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 189.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça. Pará, 20.01.1752. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 254.

CARTA a Fernando de Lavre. Pará, 26.01.1752. *MCM-AEP*, Vol. 1, p. 286.

CARTA de Sebastião José de Carvalho e Melo para Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Belém, 06.06.1752. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 319.

CARTA Régia para Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Lisboa, 26.04.1753. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 454-455.

INSTRUÇÃO passada a Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Lisboa, 30.04.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 462.

CARTA Circular de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça. Lisboa, 18.05.1753. *MCM-AEP*, vol. 1, p. 498.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 18.10.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 521.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça. Pará, 19.10.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 526.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao Rei. Pará, 11.11.1753. *MCM-AEP*, vol. 01, p. 534.

CARTA ao rei. Pará, 11.11.1753. *MCM-AEP*, Vol. 1, p. 534.

45ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 14 de novembro de 1753. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 43.

53ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 26 de janeiro de 1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 77.

65ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 01.03.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 138.

CARTA a Sebastião José. Pará, 14.06.1754. *MCM-AEP*, Vol. 2, p. 176-177.

80ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 01.07.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 194.

CARTA a Sebastião José. Pará, 10.09.1754. *MCM-AEP*, Vol. 2, p. 210-211.

88ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José de Carvalho e Melo. Pará, 16.09.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 220.

DIÁRIO da viagem que fez o Governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado, de Belém do Pará ao alto do rio Negro, do dia 2 de outubro até 28 de dezembro de 1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 257.

INSTRUÇÃO passada pelo Governador F.X.M.F. Pará, 20 de setembro de 1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 281.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao Bispo D. Miguel de Bulhões. Gurupá, 20.10.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 292.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao Bispo D. Miguel. Pauxis (Óbidos), 14.11.1754. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 296.

100ª CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Sebastião José. Mariuá, 6 de julho de 1755. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 370.

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça. Mariuá, 12.07.1755. *MCM-AEP*, vol. 02, p. 430.

CARTA do Bispo para o Governador. Pará, 30.01.1756. *MCM-AEP*, vol. 3, p. 79-80.

Anais do Arquivo Público do Estado do Pará - AAPEP

CARTA de Francisco Xavier de Mendonça Furtado para Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 10.09.1754. *ABAPP*, Tomo IV, 1905, p. 163-164.

Fontes digitalizadas:

Arquivo Público do Estado do Pará – APEP:

CARTA de José da Serra [diretor de Portel] para o Governador do Estado. Portel, 10.04.1759. *APEP*, SCGP, Cód. 95, doc. 16.

CARTA de João Vieira Lemos para o Governador do Estado. Sem local, 20.04.1759. *APEP*, SCGP, Cód. 95, doc. 20.

CARTA dos oficiais da Câmara para o Governador do Estado. Santarém, 18.10.1761. *APEP*, SCGP, Cód. 72, Doc. 06.

CARTA de José Gonçalves Marques [Diretor de Porto de Moz,] para o Governador Fernando da Costa de Ataíde Teive. Porto de Moz, 10.10.1763. *APEP*, SCGP, Cód. 131, Doc. 59.

OFÍCIO de João Pereira Caldas “P.^a o Prov.^{or} Comissr.^o de Maz.^{am}”. Pará, 05.12.1776. *APEP*, SCGP, Cód. 306, doc. 181

CARTA de João [...] [mestre de Campo] para o Governador do Estado. Cametá, 08.12.1777. *APEP*, SCGP, Códice 127, doc. 44.

OFÍCIO de João Pereira Caldas para o “comandante da vila de Mazagão”. Pará, 02.12.1776. *APEP*, SCGP, Códice 306, doc. 179.

OFÍCIO de João Pereira Caldas “P.^a os off.^{es} da Camera de Mazagão”. Pará, 02.12.1776. *APEP*, SCGP, Códice 306, doc. 180.

Arquivo Histórico Ultramarino – AHU:

CONSULTA do Conselho Ultramarino para o rei D. João IV, sobre uma memória acerca da fabricação de navios no Pará. Lisboa, 01.06.1644. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 1, documento 51.

OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de

Mendonça Furtado. Pará, 03.10.1761. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (Avulsos), Cx. 50, documento 4607.

CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o rei D. João V. Belém do Pará, 07.09.1733. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (Avulsos), cx. 15, documento 1405.

OFÍCIO do secretário do Governo do Estado do Maranhão, Antônio da Rocha Machado, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, António Guedes Pereira. Belém, 07 de outubro de 1737. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 20, documento 1876.

PARECER do Conselho Ultramarino para o rei D. João V. Lisboa, 23.01.1734. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (Avulsos), cx. 16, documento 1468.

OFÍCIO do secretário do Governo do Estado do Maranhão, Antônio da Rocha Machado, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, António Guedes Pereira. Belém, 07.10.1737. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 20, documento 1876.

CARTA do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e do Pará, João de Abreu de Castelo Branco, para o rei D. João V. Belém, 02.11.1737. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 20, documento 1905.

OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Pará, 03.10.1761. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 50, documento 4607.

REQUERIMENTO dos interessados na fábrica de serrar madeiras para o rei D. João V. 30.04.1743. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), cx. 25, documento 2401.

OFÍCIO do governador interino do Estado do Maranhão e Pará, Bispo do Pará, D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 17.08.1755. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 39, documento 3625.

OFÍCIO do governador interino do Estado do Maranhão e Pará, Bispo do Pará, D. fr. Miguel de Bulhões e Sousa, para o ex-secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 13.11.1756. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 41, documento 3816.

CARTA de governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, João de Abreu Castelo Branco, para o rei D. João V. Belém do Pará, 10.10.1740. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 23, documento 2202.

OFÍCIO do Governador interino do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Bispo Miguel de Bulhões, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 07.11.1755. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 39, documento 3667.

OFÍCIO do Governador interino do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Bispo Miguel de Bulhões, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Pará, 07.11.1755. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 39, documento 3668.

DECRETO do rei D. José I, nomeando Francisco Xavier de Mendonça Furtado, como 1º comissário para a regulação dos limites da América Setentrional. Lisboa, 05.05.1753. *Projeto Resgate/AHU*, avulsos, Pará, Cx. 34, documento 3192.

OFÍCIO do capelão Manuel Ferreira para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Colégio da Companhia de Jesus do Pará, 22 de novembro de 1753. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 35, documento 3292.

OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, para o secretário de Estado dos Negócios do Reino e Mercês, Pedro da Mota e Silva. Pará, 02.09.1750. *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 32, documento 2988.

OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real. Belém, *Projeto Resgate/AHU*, Pará (avulsos), Cx. 32, documento 3073.

Imagens:

1. “Canot indien”, gravura de Victor Adam estampada na obra “Viagem pitoresca através do Brasil”, de Johann Moritz Rugendas [1835], Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.
2. “A construção da ubá”. J. Creveaux. In: *Voyages dans L’Amérique du Sud*. 1883.

3. “Viração de tartarugas”, estampa da obra *Viagem filosófica pelas capitânicas do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá*, de Alexandre Rodrigues Ferreira, [1783-1793]. Fundação Biblioteca Nacional - Brasil
4. “The manner of making their boats”, Theodor de Bry [1592]
5. “Fabricação de uma canoa em algum ponto do alto Amazonas” – Francisco Requeña y Herrera, 1778-1785]. In: CUNHA, Manuela carneiro da (org.). *História dos Índios no Brasil*.
6. “Tipo de embarcação”, gravura da obra *Narrativa de uma viagem de Lima ao Pará*, organizada por William Smyth e Frederick Lowe, 1836. Biblioteca Mario de Andrade.
7. “Prospecto da cidade de Cameté”, estampa da obra *Viagem filosófica pelas capitânicas do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá*, de Alexandre Rodrigues Ferreira, [1783-1793]. Fundação Biblioteca Nacional - Brasil

Bibliografia consultada e citada

AMARAL, Ribeiro do. *Fundação de Belém do Pará: jornada de Francisco Castelo Branco, em 1615-1616*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010.

ANGELO-MENEZES, Maria de Nazaré; GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. Exploração de madeiras no Pará: semelhanças entre as fabricas reais do período colonial e as atuais serrarias. In: *Cadernos de Ciência & Tecnologia*. Brasília, v. 15, n.º 3, set./dez. 1998.

ALDEN, Dauril. El indio desechable en el Estado de Maranhão durante los siglos XVII y XVIII. In: *América Indígena*. Vol. 155, n. 2, p. 427-446, Abril-Junho, 1985.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Os vassallos d'El Rey nos confins da Amazônia: a colonização da Amazônia ocidental – 1750-1798*. Dissertação (Mestrado em História), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

_____. Trabalho compulsório na Amazônia – séculos XVII-XVIII. In: *Revista Arrabalde*, ano I, n.º 2, set/dez 1988.

_____. *Os Índios na História do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010 (Coleção FGV de Bolso, 15).

_____. *Metamorfoses indígenas: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

_____. Um Tesouro Descoberto: Imagens do Índio na Obra de João Daniel. In: *Tempo*. Rio de Janeiro, Vol. 3, n.º5, 198.

ARAÚJO, Alik Nascimento de. *De bárbaros a vassallos: os índios mura e as representações coloniais no oeste amazônico (1714-1786)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2014.

AZEVEDO, João Lúcio de. *Os jesuítas no Grão-Pará: suas missões e a colonização*. Belém: SECULT, 1999.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Ensaio corográfico sobre a província do Pará*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

BARRETO, Mauro Vianna. *Soldados, comerciantes, colonos e índios: a disputa europeia pela foz do Amazonas (1616-1647)*. Belém: Editora Estudos Amazônicos, 2016.

BATISTA, Regina Célia Corrêa. "*Pau pra toda obra: atividade madeireira no Estado do Maranhão e Grão-Pará na primeira metade do século XVIII*". Monografia (Graduação em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, 2008.

_____. *Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a Vila de Moju (1730-1778)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2013.

BÉNAT-TACHOT, Louise. Del sabor a canela a la navegación en Mar Dulce: la improbable geografía del "río Marañon". In: CHAMBOULEYRON, Rafael; SOUZA JUNIOR, José Alves de. (Org.). *Novos olhares sobre a Amazônia colonial*. 1ª Ed. Belém, PA: Paka-Tatu, 2016.

BEZERRA NETO, José Maia. Conquista portuguesa na Amazônia. In: ALVES FILHO, Armando, et al. *Pontos de História da Amazônia*. Vol. 1. Belém: Paka-Tatu, 2001.

_____. *A Escravidão Negra no Pará*. 2ª Ed. Revista e Ampliada. Belém: Paka-Tatu, 2012.

BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2001.

BOMBARDI, Fernanda Aires. *Pelos interstícios do olhar do colonizador: descimentos de índios no Estado do Maranhão e Grão-Pará (1689-1750)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

CABRAL, Ligia Maria Martins (Coord.). *O rio Tocantins no olhar dos viajantes: paisagem, território, energia elétrica*. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2013.

CALIPPO, F. R. O surgimento da navegação entre os povos dos sambaquis: argumentos, hipóteses e evidências. In: *R. Museu Arq. Etn.*, São Paulo, nº. 21, 2011.

CAMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. Rio de Janeiro, Biblioteca Pedagógica Brasileira, Nacional, 1888.

CARDOSO, Alírio. Outra Ásia para o Império: fórmulas para a integração do Maranhão à economia oceânica (1609-1656). In: CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado (Org.). *T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII e XVIII)*. Belém: Editora Açaí, 2010.

_____. *Maranhão en la Monarquía Hispánica: intercambios, guerra y navegación en las fronteras de las Indias de Castilla (1580-1655)*. TESIS DOCTORAL. Universidad de Salamanca. 2012.

CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz de. *Índios cristãos: a conversão dos gentios na Amazônia portuguesa (1653-1769)*. Tese de Doutorado. Campinas, SP, 2005.

_____. “Índios cristãos no cotidiano das colônias do Norte (séculos XVII e XVIII)”. In: *Revista de História*, São Paulo, No 168, p. 69-99, janeiro/junho 2013.

CHAMBOULEYRON, Rafael. “Duplicados clamores”: queixas e rebeliões na Amazônia colonial (século XVII). In: *Projeto História*, São Paulo, n.33, dez. 2006, p. 159-178.

_____. Os jesuítas e o “aumento e conservação” do estado do maranhão e Pará (século XVII). In: *Clio - Série Revista de Pesquisa Histórica*, nº 27-1, 2009.

_____. “Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)”. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 26, nº 52, 2006, p. 79-114.

_____. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)*. Belém: Ed. Açaí, 2010.

COELHO, Mauro Cezar. *Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: O caso do Diretório dos Índios (175-1798)*. Tese (Doutorado em História Social), Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, 2005.

_____. Índios e historiografia. Os limites do problema: o caso do Diretório dos Índios. In: *Ciências Humanas em Revista*, São Luís, v. 3, n.1, p. 9-38, 2005.

_____. O imenso Portugal: vilas e lugares no vale amazônico. In: *Revista Territórios e Fronteiras*, v.1 nº 1 – Jan./Jun. 2008.

_____. A história, o índio e o livro didático: apontamentos para uma reflexão sobre o saber histórico escolar. In: ROCHA, H. A. Bastos, REZNIK, Luiz, MAGALHÃES, M. de S. (Organizadores). *A história na escola: autores, livros e leituras*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

_____. História Indígena - provocações para os historiadores. In: *História Viva*. São Paulo, v. 11, p. 24-27, 2014.

COELHO, Geraldo mártires. *O violino de Ingres*. Belém: Paka-tatu, 2005.

CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: Editora da Universidade Federal do Pará, 1973, vol. 1.

CUNHA, Manuela Carneiro da (Org.). *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras; Secretaria Municipal de Cultura; FAPESP, 1992.

DEBLASIS, Paulo *et al.* SAMBAQUIS E PAISAGEM Dinâmica natural e arqueologia regional no litoral do sul do Brasil. In: *Arqueología Suramericana / Arqueologia Sul-americana*, vol. 3(1), p. 29-61, enero/janeiro 2007.

DUARTE, Regina Horta. *História & Natureza*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

FARAGE, Nádia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no Rio Branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

FERREIRA, Elias Abner Coelho. *O mundo dos rios na Amazônia colonial: um estudo sobre os índios remeiros e os pilotos Jacumaúbas na obra do padre João Daniel (1741 – 1776)*. Monografia (Graduação em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

_____. No Estaleiro dos Índios: a construção de embarcações na Amazônia colonial portuguesa. In: *Revista Estudos Amazônicos*, vol. 13, nº 1, 2015.

FREYRE, Gilberto. *Casa-grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal*. 49ª Ed. São Paulo: Global, 2004.

GALVÃO, Eduardo. Panema, uma crença do caboclo amazônico. In: *Rev. Mus. Paulista*, São Paulo, Vol. 5, 1951.

_____. *Encontro de sociedades: índios e brancos no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

GINZBURG, Carlo. Sinais, raízes de um paradigma indiciário. In: *Mitos, emblemas, sinais. Morfologia e história*. São Paulo: Cia. das letras, 1986.

_____. *O queijo e os vermes: o cotidiano de um moleiro perseguido pela inquisição*. São Paulo: Cia. das letras, 1987.

_____. O inquisidor como antropólogo: Uma analogia e suas implicações. In: *A micro-história*. Lisboa: Difel, 1989.

GOMES, Emília Vaz; MALAQUIAS, Isabel. Investigações físicas sobre madeiras brasileiras (1790-1812). In: *Revista da SBHC*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, p. 104-119, jul./dez. 2004.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. *Embarcações, educação e saberes culturais em um estaleiro naval da Amazônia*. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade do Estado do Pará, Belém, 2009.

GUZMÁN, Décio de Alencar. *Histórias de brancos: memória, história e etno-história dos índios Manao do Rio Negro (Sécs. XVIII – XX)*. Dissertação (Mestrado em História), UNICAMP, Campinas, SP: 1997.

_____. Encontros circulares: guerra e comercio no Rio Negro (Grão-Pará), séculos XVII e XVIII. In: *Anais do Arquivo Público do Pará*, vol. 5, tomo I, 2006.

_____. A primeira urbanização: mamelucos, índios e europeus nas cidades pombalinas da Amazônia, 1751-1757. In: *Rev. Cult. Pará*, Belém, vol. 18, nº 1, jan./jun. 2008.

_____. *Guerras na Amazônia do século XVII: resistência indígena na Amazônia*. Belém: Editora Estudos Amazônicos, 2012.

GRUZINSKI, Serge. *O pensamento mestiço*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

_____. *A Amazônia e as origens da globalização (sécs. XVI-XVIII): da história local à história Global*. Belém, Editora: Estudos Amazônicos, 2014.

HEMMING, John. *Ouro vermelho: a conquista dos índios brasileiros*. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

_____. *Árvore de rios: a história da Amazônia*. Tradução: André Luiz Alvarenga. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011.

HENRIQUE, Márcio Couto. *Índios na Amazônia do século XIX*. 1. ed. Belém: Estudos Amazônicos, v. 1, 2012.

_____. A temática indígena na sala de aula. In: Márcio Couto Henrique. (Org.). *Diálogos entre história e educação*. IED, Belém: Editora Açaí, 2014, v. I, p. 83-98.

_____; MORAIS, Laura Trindade de. Estradas líquidas, comércio sólido: índios e regatões na Amazônia (século XIX). In: *Rev. Hist.* São Paulo, n. 171, p. 49-82, jul.-dez., 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____. *Monções*. 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

HORCH, Rosemarie E. As Embarcações de Madeira do Rio Amazonas (Séculos XVI- XVIII). In: *Unpublished paper*, 1988. WP/C.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

LEITE, Serafim. *História da Companhia de Jesus no Brasil*. Tomo VIII, 1949.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes estaleiros: os arsenais de marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiaí: Paco Editorial, 2012.

MALINOWSKI, Bronislaw. *Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné melanésia*. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

MARTINS, Marcos Lobato. *História e Meio Ambiente*. São Paulo: Annablume; Faculdade Pedro Leopoldo, 2007.

MARTINS, Maria Cristina Bohn. Descobrir e redescobrir o grande rio das amazonas. As *relaciones* de Carvajal (1542), Alonso de Rojas SJ (1639) e Christóbal de Acuña SJ (1641). In: *Revista de História*, São Paulo, v. 156, 2007.

MEGGERS, B. & EVANS, C. Archaeological investigations at the mouth of the Amazon. In: *Bureau of American Ethnology*, Bulletin 167, Washington (DC), 1957.

MELGAR TÍSOC, Emiliano. La tecnología marítima prehispánica en los contactos intraoceánicos Andes-Mesoamérica. In: *Dimensión Antropológica*, vol. 17, p. 7-35, sep./dic., 1999. Disponível em: < <http://www.dimensionantropologica.inah.gob.mx/?p=1197>>

MELO, Vanice Siqueira de. Paisagens, territórios e guerras na Amazônia colonial. In: *Revista Territórios e Fronteiras*, v.3 n° 2, Jul./Dez. 2010.

MONTEIRO, John. *Negros da Terra: Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____. Armas e Armadilhas: História e resistência dos índios. In: NOVAES, Adauto (Org.). *A outra margem do ocidente*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p. 237-249.

_____. *Tupis, Tapuias e Historiadores: Estudos de História Indígena e do Indigenismo*. Tese (Livre-Docência em Antropologia), Unicamp, Campinas, 2001.

MORAN, Emilio F. O estudo da adaptação humana em ecossistemas amazônicos. In: NEVES, Walter A. *Origens, adaptações e diversidade biológica do homem nativo da Amazônia*. Belém: MPEG/CNPq/SCT/PR, 1991.

NOELLI, Francisco Silva; FERREIRA, Lúcio Menezes. A persistência da teoria da degeneração indígena e do colonialismo nos fundamentos da arqueologia brasileira. In: *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.14, n.4, p.1239-1264, set.-dez. 2007.

OCHOA, Lorenzo. La rueda y la vela en Mesoamérica. In: *Ciencias*, n° 33, Enero-Marzo, 1994.

PEQUENO, Eliane da Silva Souza. Mura, guardiães do caminho fluvial. In: *Revista de Estudos e Pesquisas*, FUNAI, Brasília, v.3, n° 1/2, jul./dez. 2006.

PERRONE-MOISES, Beatriz. Índios livres e índios escravos. Os princípios da legislação indigenista do período colonial (séc. XVI a XVIII). In: CUNHA, Manuela Carneiro da. (Org.) *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Cia. Das letras, 1992.

PORRO, Antônio. História indígena do alto e médio Amazonas: séculos XVI a XVIII. In: CUNHA, Manuela Carneiro da (Org.) *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Cia. das letras, 1992.

_____. *As crônicas do Rio Amazonas*: tradução, introdução e notas etnohistóricas sobre as antigas populações indígenas da Amazônia. Petrópolis, RJ: Vozes, 1992.

_____. O povo da Amazônia à chegada dos europeus. In: *O povo das águas*: ensaios de etno-história amazônica. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

RAMINELLI, Ronald. Depopulação na Amazônia Colonial. In: *Anais do XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP*. Caxambu: ABEP, 19998, pg. 1359-1376.

RAMOS, Fábio Pestana. *O apogeu e declínio do ciclo das especiarias*: uma análise comparativa das navegações portuguesas da Carreira da Índia e da Carreira do Brasil – 1500-1700. Doutorado (História Social), Universidade de São Paulo, USP, Brasil, 2002.

_____. *Por mares nunca dantes navegados*: a aventura dos Descobrimentos. São Paulo: Contexto, 2008.

RAVENA, Nirvia; MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. A teia de relações entre índios e missionários a complementaridade vital entre o abastecimento e o extrativismo na dinâmica econômica da Amazônia Colonial. In: *VARIA HISTORIA*, Belo Horizonte, vol. 29, nº 50, p. 395-420, mai./ago. 2013.

REIS, Arthur César Ferreira. *Limites e Demarcações na Amazônia Brasileira – A Fronteira com as Colônias Espanholas*. Vol. 2. 2ª Ed. Belém, SECULT, 1993.

ROCHA, Rafael Ale. Os oficiais índios na Amazônia Pombalina: Sociedade, Hierarquia e Resistência (1751-1798). Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 2009.

_____. A elite militar no Estado do Maranhão: poder, hierarquia e comunidades indígenas (Século XVII). Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

ROOSEVELT, Anna. Determinismo ecológico na interpretação do desenvolvimento social indígena da Amazônia. In: NEVES, Walter A. *Origens, adaptações e diversidade biológica do homem nativo da Amazônia*. Belém: MPEG/CNPq/SCT/PR, 1991.

_____. Arqueologia Amazônica. In: CUNHA, Manuela Carneiro da (Org.) *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Cia. das letras, 1992.

ROLLER, Heather Flynn. Expedições coloniais de coleta e a busca por oportunidades no sertão amazônico, c. 1750-1800. In: *Revista de história*. São Paulo, nº 168, p. 201-243, janeiro/junho 2013.

ROSA, Cassia Santos da. *Ilusão e paraíso: história e arqueologia na Amazônia (1948-1965)*. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

SAFIER, Neil. Como era artiloso o meu francês: Charles-Marie de La Condamine e a Amazônia das Luzes. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 29, nº 57, 2009.

SAMPAIO, Patrícia Melo. Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos Santos (Orgs.). *Os senhores dos rios: Amazônia, margens e história*. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

_____. *Espelhos Partidos: etnia, legislação e desigualdade na Colônia*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2012.

SANTOS, Francisco Jorge dos; SAMPAIO, Patrícia Melo. 1755, o ano da virada na Amazônia. In: *Somanlu*, ano 8, n. 2, jul./dez. 2008.

SANTOS, Rafael Rogério Nascimento dos. “Dis o índio...”: outra dimensão da lei - políticas indígenas no âmbito do Diretório dos Índios (1777-1798). Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, 2014.

SCHAAN, Denise Pahl. Uma janela para a história pré-colonial da Amazônia: olhando além – e apesar – das fases e tradições. In: *Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Ciências Humanas*, Belém, v. 2, n. 1, p. 77-89, jan-abr. 2007.

SOUZA JUNIOR, José Alves de. Jesuítas, colonos e índios: a disputa pelo controle e exploração do trabalho indígena. In: RUIZ-PEINADO ALONSO, José Luiz & CHAMBOULEYRON, Rafael (Org.). *T(r)ópicos de história: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)*. Belém: Editora Açáí, 2010.

_____. Índios: "Mãos e pés dos senhores" da Amazônia colonial. In: *Fronteras de la Historia*, v. 16, p. 365-391, 2011.

_____. *Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos*. Belém: ed. UFPA, 2012.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da Classe Operária Inglesa*. Trad. Denise Bottman. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, 3 v., coleção Oficinas da História.

_____. *A Miséria da Teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser*. Trad. Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

UGARTE, Auxiliomar Silva. Margens míticas: a Amazônia no imaginário europeu do sec. XVI. In: PRIORE, Mary del; GOMES, Flavio dos santos (org.). *Os senhores dos rios: Amazônia, margens e história*. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

_____. *Sertões dos Bárbaros: O mundo natural e as sociedades indígenas da Amazônia na visão dos cronistas ibéricos (séculos XVI-XVIII)*. Manaus: Editora Valer, 2009.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo. *História Geral do Brasil antes da sua separação e Independência de Portugal*. São Paulo: Melhoramentos, [1854] 1978.

VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano; MARTINS, Roberta Sauaia. Epidemia de sarampo e trabalho escravo no Grão-Pará (1748-1778). In: *R. bras. Est. Pop.*, Rio de Janeiro, v. 32, n.2, p. 293-311, maio/ago. 2015.

XIMENES, Teresa. A navegação fluvial no desenvolvimento da Amazônia. In: XIMENES, Teresa (org.). *Embarcações, homens e rios na Amazônia*. Belém: UFPA, 1992.