

# Rotas comerciais e o negócio nos sertões: negociantes e integração territorial no Grão-Pará entre o final do século XVIII e início do XIX

**Siméia de Nazaré Lopes**

Universidade Federal do Pará  
Ananindeua, Pará, Brasil

**Recebido em:** 30 mar. 2024

**Aprovado em:** 27 maio 2024


**Publicado em:** 04 out. 2024

## Resumo

O comércio fluvial nos sertões do Estado do Grão-Pará e Rio Negro mobilizou a atenção das autoridades políticas e de negociantes com o objetivo de ampliar a circulação dos gêneros do sertão e garantir o controle sobre as fronteiras da região. O objetivo desse artigo é apresentar as propostas econômicas de integração territorial das capitanias do Grão-Pará e Rio Negro com o Oeste do Estado do Brasil e analisar as estruturas do comércio fluvial realizado na região em fins do século XVIII e início do XIX. A partir do conceito de redes comerciais, estudos acerca das conexões imperiais e a atuação de negociantes têm possibilitado levantar novas problemáticas e abordagens com base em documentos produzidos pelos agentes do comércio e pelas autoridades políticas. Isso porque esse negócio nos sertões envolvia as políticas de integração das capitanias como forma de consolidar a ocupação e a segurança do Império. Dessa empresa também participavam os negociantes da praça de Belém e de outras cidades, os quais buscavam nesse circuito mercantil os produtos naturais para serem comercializados nos portos de Belém para Portugal.

**Palavras-chave:** Rotas Comerciais. Redes Comerciais. Circuito Mercantil. Negociantes.

\* Professora da Universidade Federal do Pará, Campus de Ananindeua, Faculdade de História. Doutora em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro; Mestre em Planejamento do Desenvolvimento pelo Núcleo de Altos Estudos da Amazônia; graduado em História pela Universidade Federal do Pará. E-mail: simeia@ufpa.br

 <https://orcid.org/0009-0005-4933-1251>

 <http://lattes.cnpq.br/8791203591623509>

## Commercial routes and the trade in the hinterlands: traders and territorial integration in the Grão-Pará between the end of the 18<sup>th</sup> and the beginning of the 19<sup>th</sup> centuries

**Siméia de Nazaré Lopes**

Federal University of Pará  
Ananindeua, Pará, Brazil

**Received:** 30<sup>th</sup> March 2024

**Approved:** 27<sup>th</sup> May 2024

**Published:** 04<sup>th</sup> Oct. 2024

### Abstract

River trade in the hinterlands of the state of Grão-Pará and Rio Negro attracted the attention of political authorities and traders with the aim of expanding the circulation of goods from the hinterland. The aim of this article is to present the economic proposals for the territorial integration of the captaincies of Grão-Pará and Rio Negro with the west of the Brazilian State and analyze the structures of the river trade that took place in the region at the end of the 18th and beginning of the 19th centuries. Starting from the concept of commercial networks, studies upon the imperial connections and the action of traders have made it possible to raise new issues and approaches based on documents produced by the trading agents and political authorities. This was because business in the hinterlands encompassed the policies of integrating the captaincies as a way of consolidating the Empire's occupation and security. Traders from Belém and other cities also took part in this business, seeking natural products in this mercantile circuit to be sold in the ports of Belém to Portugal.

**Keywords:** Commercial Routes. Commercial Networks. Mercantile Circuit. Traders.

\* Professor at the Federal University of Pará, Ananindeua Campus, Faculty of History. PhD in Social History from the Federal University of Rio de Janeiro; MA in Development Planning from the Center for Higher Studies of the Amazon; BA in History from the Federal University of Pará. Email: simeia@ufpa.br

 <https://orcid.org/0009-0005-4933-1251>

 <http://lattes.cnpq.br/8791203591623509>

## Introdução

Entre o final do século XVIII e princípio do XIX, a praça mercantil de Belém articulava diferentes circuitos comerciais, muitos deles foram formados em períodos de intercâmbio da diversa produção extrativa e agrícola. Um dos projetos do Marquês de Pombal para o Estado do Grão-Pará e Maranhão<sup>1</sup> era transformar a cidade de Belém em um centro articulador do comércio com o sertão do Estado do Pará<sup>2</sup> e as capitanias de Mato Grosso e Goiás, no Estado do Brasil. Em 1770, foi aprovado o “Secretíssimo Plano de Comércio” elaborado por Pombal, o qual visava dinamizar a comunicação com a capitania do Mato Grosso para a aquisição de prata espanhola mediante o contrabando e a tomar posse concreta das áreas fronteiriças a essa possessão, mas também integrar todas as vilas e capitanias do Estado do Grão-Pará e Maranhão (Santos, 2007, p. 88).<sup>3</sup>

A Companhia de Comércio teria um papel importante nesse Plano, pois ficaria sob a responsabilidade de seus administradores edificarem os postos de abastecimento e socorro para as viagens comerciais realizadas em direção ao Rio Negro e outros pontos dos sertões, além da construção de ribeiras para realizar o reparo nas embarcações. O Plano visava concentrar as atividades comerciais da capitania de Mato Grosso, mas principalmente fazer convergir para o porto da cidade de Belém toda essa economia que estava diluída ao longo da fronteira com os domínios espanhóis (*Ibidem*, p. 91). Objetivando o desenvolvimento econômico para a região, o comércio nos sertões da capitania passou a receber mais atenção das autoridades locais. Nesse contexto, a abertura de novas rotas fluviais para estreitar a comunicação entre as capitanias serviria para articular economias, aproximar espaços e efetivar a ocupação portuguesa nas fronteiras com os domínios espanhóis. Para a

- 
- 1 Até primeira metade do século XVIII, a denominação política para o território era Estado do Maranhão e Grão-Pará, com a sede administrativa na cidade de São Luís. Segundo Ângela Domingues (1994, p. 314-319), “a supremacia da colônia paraense, decorrente de uma atividade econômica relacionada com a exportação de drogas do sertão e de produtos agrícolas está, de resto, patente na alteração da designação do Estado que, em 1751, tomou o nome de Grão-Pará e Maranhão”. O desmembramento das duas capitanias só veio a ocorrer em 1772.
  - 2 Na documentação coletada, principalmente a documentação notarial, a capitania do Rio Negro está incluída na categoria de “Sertão”. Ao analisar a documentação do século XVII, Rafael Chambouleyron (2010) apresenta o “sertão” como definição de um espaço localizado no “interior do território amazônico” e afastado das áreas ocupadas pelos portugueses. O espaço também era considerado como *locus* de descoberta e de coleta de gêneros e para o apresamento de índios, para onde as expedições seguiam o curso dos rios em busca dessas mercadorias.
  - 3 Segundo Barbara Sommer (2000), parte da estratégia geopolítica de Pombal voltou-se para o planejamento das conexões entre as capitais regionais (Belém, Barcelos e Vila Bela), estabelecendo fortificações ao longo dos rios e das zonas limítrofes dos domínios portugueses.

implementação desse projeto, o governador da capitania contou com a participação dos negociantes dessas praças mercantis, tendo em vista a constante circulação de embarcações para todas as partes do sertão e do oeste do Estado do Brasil (Cf. Lopes, 2016).

Os negociantes da capitania do Pará entretinham relações comerciais com as vilas próximas à cidade de Belém. As relações comerciais com outros negociantes para o interior do Estado do Grão-Pará abrangiam também a capitania do Rio Negro, que se configurava em uma das principais áreas abastecedoras dos gêneros que eram comercializados na cidade e depois remetidos para os portos da Europa. O porto da cidade de Belém também funcionava como um entreposto comercial interligando as capitanias de Mato Grosso e de Goiás aos portos da Europa, como Lisboa e Londres permitindo analisar outras dinâmicas presentes no império português na América, bem com as conexões e as redes que eram tecidas por negociantes estabelecidos nessas praças (*Idem*).

O conceito de rede nessa relação que se estabelece entre os negociantes de Belém e de outras praças reforça as estratégias e as sociedades que são construídas e firmadas através das trocas comerciais e sociais. A extensa capilaridade desse espaço e dessas relações demandava um circuito bem articulado pautado na confiança, reciprocidade e troca de informações. Para Manuel Bustos Rodríguez (2010, p. 32), a ideia de rede se configura a partir de uma “malha sutil, formada de polos diversos interconectados entre si e através de fluxos de diferentes direções, saltando por cima das fronteiras tradicionais, capazes de criar vínculos mútuos de caráter clientelar e/ou de fidelidade, de âmbito, às vezes [...] transnacional”.

Ao longo das análises elaboradas nesse estudo, as redes que os negociantes da praça de Belém tecem articula e conecta vários polos e estendem as suas práticas mercantis para outras praças na América portuguesa, Caribe e Europa. Fábio Pesavento (2011) analisa a articulação mercantil além da fronteira da América portuguesa ao conceituar essas redes como transimperiais e as suas subdivisões (intra e extra-imperiais). Nesse caso, ao se articular essa rede de negócios com diferentes espaços as barreiras impostas pelo controle do deslocamento desses sujeitos são transpostas, favorecendo a troca de mercadorias, de pessoas, de informações e de ideias. Fazer parte de uma rede possibilita criar vínculos em diferentes lugares, pois além da participação de grandes negociantes estruturando essas redes, outros sujeitos passam a compor essa trama, o que permite estar em diferentes circuitos mercantis com o objetivo de garantir a realização e a dinamização das trocas mercantis e das rotas comerciais. Autoridades políticas e militares também pensaram e trocaram projetos e instruções para o Estado do Grão-Pará. Eles visavam o desenvolvimento econômico e a ocupação efetiva dos seus domínios nas áreas de fronteira e, para tanto, contavam com a participação dos negociantes da praça de Belém com interesses em impulsionar a circulação comercial nessas áreas.

Para esse artigo, a análise se constituiu da descrição das estratégias e ações dos negociantes e autoridades militares para organizar esses circuitos. No início do texto, discutir-se-á algumas das políticas voltadas para a ocupação do território, mas sempre atreladas ao incremento econômico para as capitanias do Pará e do oeste do Brasil. Após essa configuração,

se apresenta o circuito mercantil, seus atores e as práticas comerciais tecidas nessas atividades. Finalmente, analisa-se algumas das estratégias utilizadas pelos negociantes para diminuir as incertezas presentes nas atividades comerciais, principalmente mediante o uso da documentação notarial como forma de observar as particularidades nas ações desses sujeitos e a consolidação dos circuitos mercantis orquestrado por esses sujeitos. Nesse sentido, as Procurações e Escrituras de Sociedades do Cartório Perdigão (Arquivo Público do Estado do Pará), os ofícios e passaportes do Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate) e as balanças de comércio e registro de entrada e saída de mercadorias do Fundo da Alfândega de Lisboa (Arquivo Nacional da Torre do Tombo) constituem a base documental utilizada nesse estudo.

## **Dinamização do comércio realizado no extremo norte da América portuguesa**

Nas correspondências de 1799 que foram trocadas entre os governadores da capitania de Mato Grosso e do Pará havia uma parte em que tratavam sobre a necessidade de viabilizar e dinamizar a navegação, comércio e transporte de mercadorias entre as duas capitanias. Essas autoridades traçaram um “Plano” visando a implantação de estabelecimentos (armazéns e feitorias) nas margens dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé. O objetivo de prover as embarcações que navegassem por esses rios em direção ao Mato Grosso, mas, sobretudo para garantir a proteção da capitania diante as incertezas em relação às “intenções e boa fé da Corte de Espanha”.<sup>4</sup>

A dinamização da navegação fluvial entre as duas capitanias está associada às diversas medidas que deveriam ser adotadas para garantir a proteção da capitania e do Império português diante as investidas espanholas naquela área. Além das comissões demarcadoras para assegurar a delimitação e posse do território, era imprescindível que houvesse uma presença mais constante da Coroa portuguesa nesse espaço, sendo o comércio um mote muito importante até mesmo para ambas as possessões. O que, em alguns momentos, pode ter causado também obstáculos para a circulação das pessoas e das mercadorias (Cf. Safier, 2009).

A preocupação em estreitar o contato com a capitania do Pará perpassava pelas correspondências, que mesmo sendo apresentadas sob o ponto de vista estratégico para o reconhecimento e ocupação da região, não deixava de discutir as melhorias que poderiam ser feitas para a efetivação e desenvolvimento do comércio da capitania do Mato Grosso. Em 1797, o governador dessa capitania, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, elaborou uma

---

4 AHU. Arquivo Histórico Ultramarino. AHU\_ACL\_CU, Cx. 37, d. 1862. Vila Bela, 23 jun. 1799.

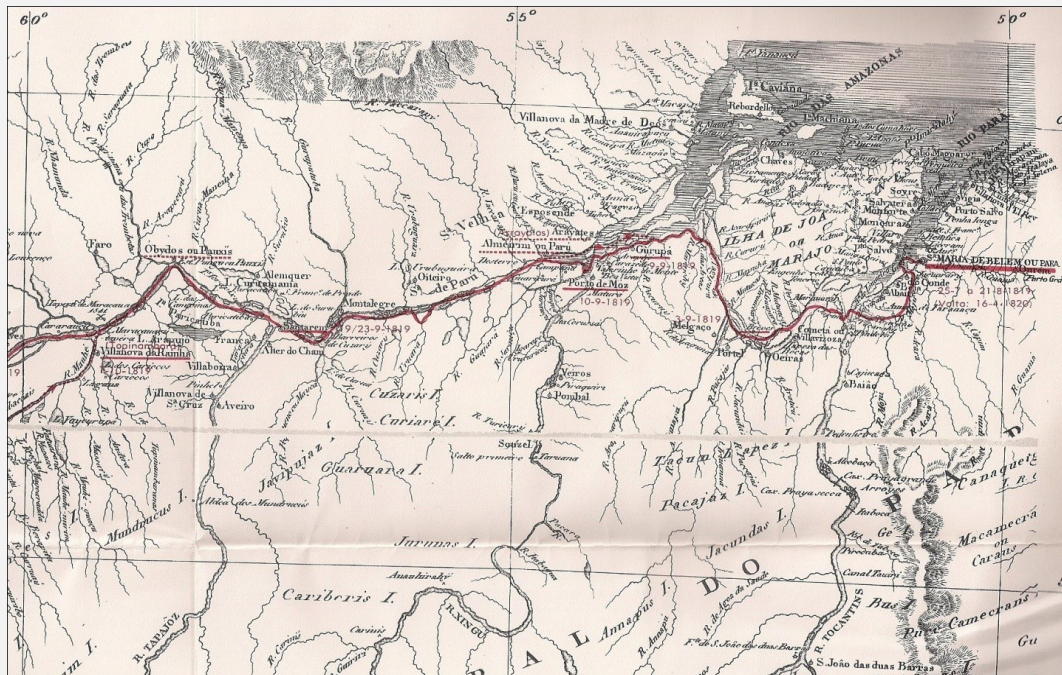
*descrição geográfica* na qual apresentava os principais pontos para defesa do território diante a possível invasão e ocupação desse espaço pelos vizinhos espanhóis.<sup>5</sup> Nessa descrição, o cuidado estava em detalhar os rios e os afluentes da região e a sua respectiva ligação com o rio Amazonas. Entre os rios que ele elencava em seu relatório, o rio Tapajós se sobressaía pela sua “posição geográfica”, a qual ficava “evidente, que este rio facilita a navegação e comércio desde a cidade marítima do Pará para as minas do Mato Grosso e Cuiabá navegando-o águas acima e entrando pelos seus grandes braços”, que mesmo tendo de fazer “breves trajetos de terra”, poderiam ser transportadas pesadas cargas de “fazendas principalmente para Vila Bela, ponderada a curta distância em que fica das ditas origens”.

Pode-se notar no mapa abaixo (Figura 1) que para todos os rios onde o governador apresentava a descrição, ele elencava as possibilidades em diminuir o tempo e as despesas de navegação entre as duas capitanias e de ampliar as relações econômicas e o abastecimento de mercadorias para a capitania do Mato Grosso. Em viagem pelo Estado do Grão-Pará, Spix e Martius registraram o percurso da viagem que fizeram pelo Rio Amazonas de Belém até os sertões, onde lançaram a data de chegada em cada vila (anotação em vermelho do mapa), ele ilustra o caminho utilizado também pelos comerciantes em direção aos altos rios para a coleta das drogas e o comércio das mercadorias.

Nota-se no mapa, que ao seguir como rota de comunicação a carreira do Pará pelo rio Tapajós, em muito poderia se abreviar a navegação que costumava ser “praticada pelos rios Madeira e Guaporé e conseqüentemente se fará em menos tempo e com menos despesas”, se comparada com a outra rota que seguia em direção à capitania de São Paulo pelo rio Tietê. A proposta de Caetano Montenegro foi apresentada por meio da comparação do comércio que já era realizado com a capitania de São Paulo, para onde os comerciantes de Mato Grosso costumavam se deslocar para fazer o abastecimento de mercadorias e para negociar nas vilas e nas minas da capitania.

---

5 AHI. Arquivo Histórico do Itamaraty. *Descrição Geográfica da capitania do Mato Grosso oferecida ao Ilmo. e Exmo. senhor Caetano Pinto de Miranda Monte Negro, cavaleiro confesso na Ordem de Cristo do Conselho de sua Majestade, 6º. Governador e capital general da mesma capitania, 1797, 2.ª Via, p. 15*

**Figura 1** – Cidade de Belém e as principais vilas do oeste do Pará

Fonte: Spix; Martius (1981).

Nota-se no mapa, que ao seguir como rota de comunicação a carreira do Pará pelo rio Tapajós, em muito poderia se abreviar a navegação que costumava ser “praticada pelos rios Madeira e Guaporé e conseqüentemente se fará em menos tempo e com menos despesas”, se comparada com a outra rota que seguia em direção à capitania de São Paulo pelo rio Tietê. A proposta de Caetano Montenegro foi apresentada por meio da comparação do comércio que já era realizado com a capitania de São Paulo, para onde os comerciantes de Mato Grosso costumavam se deslocar para fazer o abastecimento de mercadorias e para negociar nas vilas e nas minas da capitania.<sup>6</sup>

Nesse mesmo período, D. Francisco de Souza Coutinho apresenta um conjunto de Informações para se efetivar e aperfeiçoar a navegação entre o Pará e o Mato Grosso, pois o trânsito das canoas e demais embarcações requeria muito esforço e mão de obra. Em determinadas partes dos rios onde apareciam quedas d’água, era necessário diminuir o peso das embarcações para poder transportá-las, já nos trechos onde a navegação era inviável, os

6 AHI. *Descrição Geográfica da capitania do Mato Grosso...* Op. cit., p. 15

remadores<sup>7</sup> tinham “de abrir caminhos e de fazer ranchos para passarem por terra”, ficando parte da equipagem detida somente nesse trabalho, tudo isso para “resguardar de avaria a mesma carga” que transportavam.<sup>8</sup>

O incentivo da carreira do Pará seria de extrema importância para a capitania do Mato Grosso, evitando que houvesse a carestia de produtos ou a sua oferta em valores dobrados para a população, bem como obstaria o contrabando que poderia ser realizado entre os moradores da capitania do Mato Grosso e os habitantes da fronteira espanhola (Cf. Jesus, 2017). Nesse caso, a ocupação que era sugerida para a região se daria pela via do estreitamento do comércio daquela capitania com a capitania do Pará.

As providências para a comunicação entre as capitanias do Pará, do Mato Grosso (pelo rio Madeira) e de Goiás (pelo rio Tocantins) ocuparam ponto importante no planejamento dos governadores da capitania do Pará. As autoridades viam nessas rotas os mais adequados caminhos para promover a integração comercial e administrativa da capitania ao resto do Império português na América. Entretanto, essas demandas para dinamizar as trocas comerciais entre Pará, Mato Grosso e Goiás também foram ponto de discussão entre os governadores das capitanias.

Ainda em 1799, o governador da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, trocou correspondências com o governador do Pará, Francisco de Souza Coutinho, discutindo a importância de incrementar o comércio entre as duas capitanias, mas também o cuidado que deveria ter com os negociantes de Mato Grosso na hora de cobrar o frete das fazendas secas e molhadas,<sup>9</sup> a bem da Alfândega. Alertava que na proposta de Francisco Souza Coutinho em cobrar 30% no valor das importações deveria incluir além do preço dos produtos, o peso e o volume correspondente a cada gênero. Entretanto, a variação

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

8 O documento é assinado pelo governador da capitania do Pará, D. Francisco de Souza Coutinho em 4 de agosto de 1797 (Souza Coutinho, 1840, p. 292).

9 O próprio governador de Mato Grosso explica a diferenciação que faz entre secos e molhados para poder cobrar os direitos, visto não haver lá Alfândega e pessoas capacitadas para fazer tais cálculos e arrecadações. “Fazenda seca vai a balança, e cada arroba para 1:125 reis, ou esta arroba seja de cambraias finíssimas, ou de estopa a mais grossa, ou de metais preciosos ou de ferro. E dos molhados, que segundo se declara nas condições do contrato das entradas, é tudo o que se consome ou bebe, paga cada carga, por exemplo, cada frásqueira de líquidos, cada saco de sal, 750 reis” (AHU\_ACL\_CU, Cx. 37, d. 1862. Vila Bela, 23 jun. 1799).



dos preços dos produtos era um fator a ser padronizado, tendo em vista que o valor das fazendas “é diverso no Reino, nessa cidade (Belém) e nesta vila, sendo também diverso nas Alfândegas e nas praças, pois nestas últimas todos os dias esta variando”.<sup>10</sup>

O cuidado em definir um valor para a cobrança do frete das importações que se fizesse do Mato Grosso para Belém consistia em não causar “embaraços” ao comércio ou “constranger os negociantes a mostrarem as suas carregações ou faturas”, pois disso dependeria a boa arrecadação dos fretes. Para tanto, enviava um cálculo que o negociante de Mato Grosso, capitão José Antônio Gonçalves Prego, havia feito por ser ele “o único negociante que nesta capitania tem arranjo e método no seu negócio”. A partir do cálculo enviado pelo governador, seguia a sugestão para se fazer com que as fazendas que seriam importadas para Belém fossem oferecidas por uma quantia viável, ao contrário do preço praticado pelos negociantes “e que não venham a exceder o preço do Rio de Janeiro, porque de outra sorte seria impossível virar o comércio para essa praça como requer a felicidade das duas capitanias”.<sup>11</sup>

O capitão José Antônio Gonçalves Prego era negociante que costumava seguir para Belém em comboio com outros negociantes de Mato Grosso. Segundo o registro dos comboios, Gonçalves Prego realizou três viagens para Belém nos anos de 1775, 1778 e 1781. O nome dele também aparece na lista de devedores da antiga Companhia de Comércio do Pará.<sup>12</sup> Entretanto, na memória que acompanha a correspondência do governador de Mato Grosso para Belém, Gonçalves Prego apresenta o que levou para Vila Bela na viagem que realizou em 1787. Nas “3 canoas de 9 remos por banda em cuja viagem se gastou 1 ano e 14 dias”, estavam relacionadas as seguintes mercadorias: fazendas secas, louças, vidros cera, chumbo em munição, tachos de bacias, barris de pólvora, farinha, queijos e azeitonas, sal, bebidas sortidas, marmeladas, óleo de linhaça, quina em pó (medicamento), espingardas, salsaparrilha, café, tabaco e 28 escravos perfazendo um total de 27:093\$233 reis. Relatava também os gastos que teve com os 9 índios remadores, os 3 pilotos e 1 prático (mesmo os 12 índios que fugiram no início da viagem foram contabilizados nas despesas), e mais as entradas para a Fazenda Real e Câmara de Vila Bela, perfazendo um total de 5:117\$474 reis, somando o total do custo dessa carregaçãõ 32:210\$707 reis. Após esse cálculo, verificou a percentagem das despesas em condução e entradas para serem comparadas com os gastos que fez quando realizou essa mesma viagem para o Rio de Janeiro, em 1793.<sup>13</sup>

Ciro Cardoso (1984, p. 131) escreve sobre a preocupação das autoridades administrativas em estreitar as vias de comunicação fluvial e desenvolver o trato comercial

10 AHU\_ACL\_CU, Cx. 37, d. 1862. Vila Bela, 23 jun. 1799.

11 *Ibidem*.

12 AHU\_ACL\_CU, Cx. 21, d. 1311. Vila Bela, 16 fev. 1781.

13 AHU\_ACL\_CU, Cx. 37, d. 1862. Vila Bela, 23 jun. 1799, anexos.

entre Belém e as capitanias do Mato Grosso e Goiás, primeiro franqueando a navegação “pelos rios Madeira e Mamoré, e depois pelo Tocantins e pelo Araguaia”. Para o autor, essa ação foi uma estratégia visando coibir as práticas de “contrabando de ouro, fugas de escravos de Cametá, e ataques de índios bravos às canoas” que circulavam pela região. A partir da 1780, o rio Tocantins foi aberto para a navegação com o objetivo de impulsionar o comércio de escravizados que chegavam nos portos de Belém e eram remetidos para Mato Grosso e Goiás (Silva, 2018, p. 37). Esse período também marca o encerramento do fornecimento de cativos pela Companhia de Comércio e o início de ações particulares de negociantes de Belém na venda de escravizados e mercadorias para as capitanias do oeste do Brasil, o que contesta o argumento de que o comércio de mão de obra passou por uma desaceleração com o fim da atuação da Companhia (*Ibidem*, p. 34).

Ainda em 1793, Francisco de Souza Coutinho informou sobre a “expedição mercantil que fizeram os negociantes Ambrósio Henriques, e seus sócios, Feliciano José Gonçalves, e Manuel José da Cunha, a fim de explorar, e reconhecer a navegação dos rios Vermelho e Araguaia”, e assim permitir a comunicação comercial com a Capitania de Goiás de forma mais proveitosa.<sup>14</sup> Nesse sentido, os estreitamentos entre essas praças comerciais se pautaram não somente das orientações das autoridades como também de ações de ordem privada executadas por negociantes reconhecidos e estabelecidos nessas praças.

Em 1805, o governador do Estado do Pará e Rio Negro, Conde dos Arcos, enviou um ofício para o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, no qual informava a saída de um comboio do porto de Belém com destino à Vila Bela (no Mato Grosso). O comboio seguia composto por quatro embarcações pertencentes aos negociantes da praça de Belém, estas eram acompanhadas por outras três canoas, mas tripuladas por oficiais, “com o objetivo de criar a nova Junta de Comércio na capitania do Mato Grosso a fim de pôr termo às dificuldades de circulação de bens e pessoas entre essas capitanias e a evitar o perigoso caminho terrestre entre o Rio de Janeiro e a Bahia”.<sup>15</sup>

Nota-se que o comércio realizado nessas áreas acima citadas apresenta especificidades dos gêneros e produtos negociados, sendo viável tanto o comércio com o Pará, por Santarém, como também pelas capitanias do Rio de Janeiro e Bahia. Com a capitania do Pará se negociavam outros artigos como: “objetos de ferro, aço e latão, pólvora e chumbo miúdo,

14 AHU\_ACL\_CU\_013, cx. 103, d. 8193. Pará, 1793. Esses negociantes também atuavam no comércio de cativos dos portos de África para o Pará. As referências para esse comércio estão em ofícios e correspondências oficiais informando a importância da entrada de escravizados africanos nos portos da cidade e serem comercializados nas capitanias de Mato Grosso e Goiás. Para Belém, dois negociantes se destacam nesse comércio, Ambrósio Henriques e Feliciano José Gonçalves, os quais sempre encabeçavam representações para garantir o seu negócio para abastecer toda a capitania do Pará e parte da capitania do Mato Grosso. AN. Negócios de Portugal (código 99); Correspondência original dos governadores do Pará com a Corte, cartas e anexos (Pará, 25 abr. 1792).

15 AHU\_ACL\_CU\_013, cx. 133, d. 10130. Pará, 18 mar. 1805.

vinho, aguardente, medicamentos” (Spix; Martius, 1981, p. 109). Para o Mato Grosso era remetido: breu do reino e da terra, sal, ferro, aço, machados, enxadas, pregos, remédios de botica, varas de pano, linha, linho, frasqueiras de aguardente de uva, vinho, azeite de oliva, vinagre e material para a secretaria do governo.<sup>16</sup>

Enquanto as ações administrativas para o desenvolvimento dessas trocas mercantis eram discutidas pelas autoridades políticas, a ação de negociantes dessas capitânicas era sempre incentivada e para ela concorriam todos os esforços para que nada causasse “embaraços a um objeto de tanta importância”.<sup>17</sup> Essas solicitações de auxílios às embarcações comerciais eram reforçadas nos passaportes de negociantes que saíam de Belém para as suas cidades de destino. Quando saiu de Belém em direção à capitania de Mato Grosso, Antônio Rodrigues do Amaral, “que dali havia descido a tratar de suas negociações mercantis, retornava com “2 botes, equipados com 20 índios” e ordens expressas recomendando “positivamente toda a proteção para promover e facilitar este comércio tão interessante ao bem das duas capitânicas”.<sup>18</sup> Tratava-se de um comércio de grandes dimensões para aquelas áreas, visto serem as 2 embarcações que contavam com um equipagem bastante numerosa, 20 indígenas. O comércio fluvial realizado nos sertões da capitania do Pará e oeste do Estado do Brasil demandava grandes investimentos para garantir uma grande variedade e quantidade de produtos (secos e molhados) para a comercialização, provisões para alimentar a equipagem e mão de obra para garantir a circulação das embarcações. Nesse caso, o mercado de crédito subsidiava o comércio fluvial e movimentava esses circuitos mercantis na cidade e nas vilas do interior.

## Comércio fluvial nos Sertões do Estado do Pará

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

16 AHU\_ACL\_CU, Cx. 39, d. 1964. Vila Bela, 09 abr. 1802.

17 APEP. Arquivo Público do Estado do Pará. Códice 297, Termos de Assinatura de todos os comboieiros e comerciantes das Minas (1775-1824).

18 *Ibidem*.

analisados nesse momento.

O comércio realizado em canoas ou em embarcações maiores conectava essas regiões e permitia a circulação de pessoas e dos gêneros que eram negociados em diferentes áreas da capitania do Pará e das capitanias vizinhas. A grande circulação de canoas e de pessoas para essas áreas era controlada não só pela necessidade de passaportes para se deslocar para os sertões, como também por meio dos registros de deslocamento das pessoas (relações descritivas sobre essa circulação), nos quais constava o “número individual das tripulações das canoas de comércio, e do tempo da sua partida das povoações”.<sup>19</sup> As pequenas e grandes embarcações navegavam, efetivamente, segundo as suas dimensões e a sua tonelagem, por todas as baías, rios e lagos da capitania do Pará. Entretanto, havia uma padronização nesse circuito fluvial, no qual as embarcações de grande porte utilizadas para o comércio com Belém tendiam a fazer o deslocamento para localidades mais distantes, enquanto as pequenas, além do transporte de mercadorias em menor quantidade, atuavam também no transporte de pessoas e de informações (cartas enviadas pelo correio marítimo) que, em função de seu tamanho, tendiam a se deslocar em menos tempo e risco para a tripulação.

Havia uma grande variação nos tamanhos das embarcações que circulavam por essas áreas, as embarcações se diferenciavam entre as que faziam apenas o transporte de pessoas, com frequência eram as “menores do porte de 400 a 500 arrobas” (Souza Coutinho, 1840, p. 294). Geralmente, as canoas destinadas ao comércio pelos sertões do Estado do Grão-Pará eram grandes e faziam o transporte de mercadorias e de pessoas também. As embarcações de comércio chegavam a carregar uma grande quantidade de mercadorias (Cf. Lopes, 2005), suportando cargas que podiam ser de menos de mil até mais de 3 mil arrobas “e o número dos seus remadores ordinariamente costumava ser de cinco índios nas de menos de mil arrobas, de sete índios nas de mil até duas mil arrobas, e de nove índios nas de mais de duas mil arrobas” (Baena, 1839, p. 211).

Nos comércios de longa distância, o usual eram canoas de maior tonelagem, tendo em vista que essas viagens somente se tornavam rentáveis diante de uma grande quantidade de mercadorias. O que compensaria o investimento prévio de armar uma canoa para seguir viagens tão longas como as que eram realizadas da vila de Santarém ou da capitania do Rio Negro para o porto de Belém. As canoas que faziam o circuito entre o Rio Negro e Belém eram as maiores, tendo em vista que a quantidade de remadores utilizados nessas embarcações variava entre 9 a 26 indígenas.<sup>20</sup>

Isso também pode ser significativo para afirmar que os negociantes que se detinham nesse circuito mercantil deveriam ser detentores de grandes cabedais e de uma ampla rede de comerciantes pelas vilas do interior. Isso porque a realização de longas viagens para os

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

20 APEP. Códice 297, Termos de Assinatura de todos os comboieiros e comerciantes das Minas (1775-1824).

sertões requeria investimentos para armar as embarcações. A viagem deveria seguir com uma grande quantidade de mercadorias, provisões de boca para a equipagem e de mão de obra para pilotar e remar as canoas (seja cativa, seja indígena). A venda dos gêneros apurados durante as viagens nos sertões deveria compensar todo esse investimento negociado. A aquisição desses produtos durante o circuito mercantil no sertão era a garantia de pagamento das mercadorias previamente adquiridas à crédito entre os negociantes da cidade de Belém. Por isso, os negociantes afeitos a esse comércio deviam estabelecer uma rede de relações bem articulada com os comerciantes dos sertões, assim como com as povoações indígenas que habitavam essas áreas tanto do lado português como do lado espanhol (Cf. Roller, 2010).

De uma forma diferenciada aos trabalhos já realizados sobre o tema, é possível perceber as relações comerciais desses sujeitos “como resultado de uma constante negociação, manipulação, escolhas e decisões do indivíduo, diante uma realidade normativa que, embora difusa, não obstante oferece muitas possibilidades de interpretações e liberdades pessoais” (Levi, 1992, p. 135). Atentando para as redes sociais que esses indivíduos tecem com outros grupos sociais e como eles se percebem dentro desses grupos e do contexto aqui privilegiado é um foco a ser direcionado para a leitura das fontes. Nesse caso, ao se articular essa rede de negócios com diferentes espaços as barreiras impostas pelo controle do deslocamento desses sujeitos são transpostas, favorecendo a troca de mercadorias, de pessoas, de informações e de ideias. Fazer parte de uma rede possibilita criar vínculos em diferentes lugares e de forma estratégica, pois além da participação de grandes negociantes estruturando essas redes, outros sujeitos passam a compor essa trama, o que permite estar em diferentes circuitos dentro de uma cadeia de crédito.

O mercado de crédito era fomentado pelo “caráter agrário da economia colonial”, o que gerava um “descompasso entre o ciclo agrícola, anual, e as necessidades quase diárias de insumos e alimentos para as unidades produtivas” (Sampaio, 2003, p. 187). Para Sampaio, o equilíbrio para essa situação era amenizado pelas compras a crédito que se realizavam entre os comerciantes e produtores. Entretanto, para a cidade de Belém esse desequilíbrio pouco foi abordado, tendo em vista que as pequenas roças espalhadas pelas áreas cultiváveis abasteciam a cidade com as suas produções, assim como através das práticas extrativas comuns ao meio amazônico, o que garantiria o fornecimento de itens importantes para o consumo cotidiano como farinha, peixe seco ou fresco. Geralmente, as referências às dívidas que foram adquiridas perpassavam pela aquisição de produtos (fazendas e demais artigos) para serem negociados na própria cidade ou nas vilas da capitania para incrementar o “giro nos sertões” (Cf. Lopes, 2014). Nesse caso, a cadeia de crédito impulsionava esse comércio nos sertões para garantir a realização dos circuitos mercantis completos ou, como nas palavras de Braudel, um circuito mercantil fechado (1996, p. 117).

A articulação das redes mercantis entre os comerciantes das vilas do interior com os negociantes de Belém é mais extensa que o simples fornecimento de produtos e trocas de mercadorias para serem comercializadas nos sertões ou remetidas para o porto de Belém. Antônio de Almeida Salazar, comerciantes da vila de Óbidos, pode ser apresentado como

exemplo dessa relação que se estende até os portos da cidade de Belém. Apesar de haver apenas um registro de sua passagem para Belém em 1812, anterior a essa data, Antônio de Almeida costumava enviar cacau e outros produtos pelas canoas de comerciantes que seguissem para Belém.<sup>21</sup> Sabe-se que Antônio de Almeida Salazar era administrador do cacau que Feliciano José Gonçalves, negociante de Belém, possuía na vila de Óbidos. Em 1809, depois da morte desse negociante, o seu administrador continuou enviando remessas de cacau para quitar a dívida que ainda existia junto à Companhia de Comércio. Em um desses aportes, Antônio de Almeida enviou “pela canoa de Antônio José Pinto Guimarães com carta datada de 12 de junho deste ano (1809), e recebida em 1º. de agosto deste mesmo ano” 200 arrobas de cacau, as quais “foram vendidas a José Antônio Pereira Guimarães pelo preço corrente de 1.200 réis por arroba”.<sup>22</sup> As arrobas de cacau provenientes dos sertões eram utilizadas para quitar as dívidas da Companhia e eram comercializadas em Belém entre os negociantes daquela praça, que depois as remetiam para os portos de Lisboa.

As mercadorias que circulavam entre o interior da capitania e a cidade de Belém eram registradas na Coletoria de Impostos, localizada na fortaleza da vila de Gurupá, por ser essa vila uma passagem obrigatória para todas as embarcações que seguiam do sertão em direção ao porto da cidade de Belém. O estabelecimento dessa coletoria nessa vila foi a forma encontrada para tentar controlar esse comércio e quantificar o montante do que era comercializado para Belém. Na coletoria era realizada a descrição completa das canoas de comércio que circulavam pelos sertões. Na “guia do bote”, como os fiscais denominavam o documento, costumavam lançar o nome do proprietário da embarcação, de onde havia saído a carga e a quantidade que transportavam, o nome do piloto e/ou do cabo da embarcação,<sup>23</sup> a quantidade de negros escravizados e indígenas que trabalhavam como remadores, e se também fazia o transporte de pessoas.<sup>24</sup>

De acordo com esses registros, se percebe que o comércio fluvial realizado nessa região era estruturado em uma única rota, pela qual as embarcações seguiam desde a vila de

21 APEP. Códice 659, Correspondência de Diversos com o Governo (1812-1816).

22 ANTT. AHMF, CGPM, Livro 177 (Registro das Cobranças da Companhia Geral), Pará, 29 ago. 1809.

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

Óbidos até Belém. Nesse caminho, obrigatoriamente passariam pela vila de Gurupá, onde era feito o registro das mercadorias transportadas. Nota-se que, para além do comércio que era feito pelo interior da capitania do Pará e do Rio Negro, as embarcações provenientes da capitania de Mato Grosso que tomassem como rota de navegação tanto o rio Madeira como o Tapajós também deveriam passar e fazer o seu registro nessa coletoria.

O transporte de grandes quantidades de mercadorias para a cidade de Belém tinha duas finalidades: ou as mercadorias já deveriam ter um negociante certo para a sua aquisição, ou então seriam resultado da formação de sociedades entre negociantes que visavam seguir para os sertões atrás dos “gêneros da terra”, tais como o cacau, o tabaco e a salsaparrilha, os principais produtos da balança comercial que eram exportados nesse período. Em 1814, Manoel Gomes Ribeiro saiu com o seu barco da vila de Santarém com destino à cidade de Belém. O transporte de 1.100 arrobas de cacau e 24 arrobas de couro de boi era feito em uma embarcação com 1 indígena piloto e 3 remeiro, 3 escravizados e 1 preto forro. Possivelmente, a condução dessas mercadorias devia envolver o negociante João Pedro Ardasse em Belém, visto que em novembro de 1813, este negociante passou procuração para Manuel Gomes Ribeiro representá-lo na Vila de Santarém.<sup>25</sup> Ao estreitar as suas relações comerciais para os sertões da capitania, os negociantes de Belém garantiam sua participação nesse comércio. Por outro lado, para os negociantes dos sertões essas relações com Belém eram a garantia de que as mercadorias arrecadadas seriam vendidas e o lucro seria certo. O que permite indicar a existência de uma escala entre os negociantes que agiam no interior e na cidade, e dessa relação o seu desdobramento entre os negociantes de Belém e de Lisboa.

Esse circuito mercantil para os sertões da capitania tinha nas vilas de Santarém, Óbidos e Monte Alegre os principais destinos de comerciantes, visto que grande parte das mercadorias comercializadas era coletada e/ou produzida nessa região. Os comerciantes da vila de Santarém que enviavam as suas mercadorias para a cidade de Belém, com frequência registravam suas canoas como originárias de outras vilas próximas. O que pode significar a articulação comercial desses negociantes no interior desse circuito do sertão do Pará. Como no registro de Manuel dos Santos, que entre 1812 e 1816, realizou 6 viagens para Belém, sempre transportando cacau e mais algum produto (peixe, peixe seco, café e feijão). Em seu primeiro registro ele aparece como morador da vila de Santarém, entretanto nas outras viagens que realizou, consta que a origem de sua canoa era também de Alenquer e Monte Alegre.<sup>26</sup>

Essas viagens mais longas, como as que saíam de Santarém ou do Rio Negro, requeriam um investimento maior, tendo em vista que as embarcações deveriam trazer uma grande

24 APEP. Códice 659, Correspondência de Diversos com o Governo (1812-1816).

25 *Ibidem*.

26 *Ibidem*.

quantidade de mercadorias e de indígenas remadores para a sua condução até Belém. Nesse caso, foi possível perceber que entre os negociantes que faziam esse circuito mercantil havia os que já possuíam uma rota regular. Como o caso no negociante José Luís Coelho, também da vila de Santarém, que entre os anos de 1812 a 1815 realizou nove viagens para a cidade de Belém, sempre transportando cacau e mais outro produto.<sup>27</sup> Entretanto, para esse mesmo espaço de tempo, há registro de negociantes que fizeram apenas uma viagem, na qual o produto conduzido era sempre o cacau e mais outro produto como cravo ou couro de boi. Esses produtos tinham saída certa nos portos de Belém para a Europa daí o seu interesse em comercializá-los.

Esse comportamento pode ser visto também nos comerciantes que transportavam suas mercadorias originárias do Rio Negro. Em 1816, o tenente Antônio da Silva Craveiro<sup>28</sup> realizou três viagens do Rio Negro para Belém. Na viagem que realizou em 1814, ele levava sob o seu comando duas embarcações com 27 remadores, sendo que 2 deles eram escravizados. O principal produto transportado nessas embarcações era a manteiga de tartaruga, peixe e café.<sup>29</sup> Como os outros produtos comercializados dessa vila para Belém, nota-se que em sua maioria eram destinados ao abastecimento interno. Nas embarcações dos comerciantes do Rio Negro eram transportadas manteiga de tartaruga, peixe, farinha, galinha, café, peixe boi produtos que tinham como destino o mercado interno.<sup>30</sup> Além desses gêneros, havia referências sobre o carregamento de tabaco, salsaparrilha, cravo e cacau (esse último em menor quantidade), mas todos voltados para a exportação.

## **As sociedades mercantis: indicadores do circuito realizado nos Sertões**

Como foi apresentado acima, as expedições para o comércio no sertão da capitania requeriam um grande investimento de cabedal para armar as canoas com mercadorias para serem comercializadas na viagem de ida; com “provisões de boca” para alimentar a equipagem e; com a arrematação da mão de obra (escrava e indígena) necessária para conduzir as

27 APEP. Códice 659, Correspondência de Diversos com o Governo (1812-1816).

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

29 APEP. Códice 659, Correspondência de Diversos com o Governo (1812-1816).

30 Há registros do transporte de toras de madeiras, mas elas eram realizadas pelas canoas do Real Serviço. APEP. Códice 659, Correspondência de Diversos com o Governo (1812-1816).



embarcações nessas viagens que poderia durar meses. Geralmente, os grandes comerciantes da cidade de Belém montavam e mandavam as suas próprias embarcações para esse comércio. Em outros casos, havia os negociantes que se associavam com outras pessoas para poder equipar uma canoa e se lançar nessa atividade comercial para o interior da capitania. As estratégias desses negociantes serão o ponto de análise do presente item.

O estabelecimento de sociedades comerciais com negociantes já reconhecidos nos sertões do Pará era uma garantia de que as mercadorias carregadas nas embarcações teriam um destino certo para a sua negociação, assim como conseguiriam trazer os “gêneros da terra” em grande quantidade para serem exportados. Os sócios fixados nos portos do interior serviriam como um empório para o comércio realizado nessas áreas afastadas de Belém. Entretanto, os mesmos ficariam obrigados a realizar o seu comércio exclusivamente com os seus sócios estabelecidos em Belém.

As viagens se tornavam mais lucrativas quando as embarcações se deslocavam com mercadorias para serem vendidas ou trocadas em seu percurso e regressavam com outros produtos para serem novamente comercializados. O que justificaria esse tipo de comércio são os ganhos que os negociantes obtêm tanto na ida como no retorno de sua viagem para a cidade. Segundo Braudel, em Portugal também foi encontrada esse tipo de sociedade mercantil, para onde o contrato se constituía entre os negociantes obedecendo à seguinte divisão societária, o que entraria com dinheiro e o que entraria com o seu trabalho, realizando uma “espécie de reunião de trabalho e de capital” (1996, p. 383).

Nas procurações e nas escrituras de sociedade mercantil coletadas, quando ocorre a formação de sociedades desse tipo, tais como as descritas por Braudel, o negociante que entra com o dinheiro e as mercadorias fica estabelecido na cidade de Belém. O sócio que entrava com o seu trabalho, trazia para a sociedade apenas “a sua argúcia e trabalho da administração da mesma negociação de canoa e venda da referida casa, da compra de gêneros para [os] trazer para esta cidade [Belém]”.<sup>31</sup> Apesar de Braudel descrever essas sociedades como um comportamento dos séculos XVI e XVII, elas se estabeleceram na capitania do Pará em fins do XVIII e início do XIX.<sup>32</sup> O direcionamento dessas sociedades mercantis para os sertões também pode se perceber nas Procurações Bastantes e Gerais que foram passadas no período de 1793 a 1834. Essas procurações se constituem em “indicadores de tendências gerais” (Sampaio, 2003, p. 45) desse circuito mercantil possibilitando entender alguns aspectos da sociedade mercantil e da estruturação de redes comerciais nas vilas e nas cidades para onde se destinavam esses documentos (Cf. Lopes, 2023).

---

31 Escritura de Sociedade Mercantil, APEP, LNTP, n. 1187, d. 9 v., (1807-1808).

32 Spix e Martius escrevem sobre a frequência com que os negociantes de Belém armavam embarcações para os portugueses recém-chegados ao Pará, as canoas carregadas de mercadorias à crédito seguiam ao interior da capitania e “regozijam-se, quando ele, ao cabo de algumas viagens, ganha os meios para estabelecer-se por sua própria conta” (1981, p. 29).

Os negociantes que se arriscavam em acertar viagens para o sertão, geralmente se endividavam com outros negociantes para a compra de mercadorias e provisões para garantir uma viagem que poderia durar até nove meses. Tudo isso na perspectiva de auferir grandes lucros de suas viagens. Em 1821, o alferes Bento José da Silva<sup>33</sup> era um negociante estabelecido na cidade de Belém, onde possuía uma loja de secos e molhados. Ele firmou uma sociedade mercantil com Bernardino de Senna Cauper e Felipe José Tavares, que também eram negociantes estabelecidos e residentes na cidade de Belém. A sociedade tinha parte de seus fundos empregados em fazendas secas e molhadas, uma “canoa denominada *Constituição*, um escravo por nome Antônio, importando na quantia de 800\$000 réis”, acrescentando mais 750\$000 réis e 800\$000 réis que entraram os sócios Cauper e Tavares, respectivamente, perfazendo o fundo da sociedade em um total de 9:550\$000 réis.<sup>34</sup>

No contrato, se estipulava que os sócios viveriam “juntos ou separados cada um em cada Lugar, ou Vila para melhor expediente do negócio, podendo ir algum dos sócios até os Domínios de Espanha com alguma especulação por conta da sociedade”. Nesse caso, a sociedade se destinava ao comércio do Rio Negro e, a partir de lá, negociariam com a população estabelecida na fronteira entre o domínio português e espanhol. Como cláusula da sociedade foi explicitado que se esperava haver entre eles “a fidelidade que de todos os sócios se espera”, isso porque seria utilizado as suas fazendas na compra dos *gêneros da terra* e assim que houvesse mercadoria para abastecer “a canoa ou canoas que devem andar no giro de lá para esta cidade [Belém] e de lá para cá farão [ilegível] direitura ao sócio desta cidade, trazendo os gêneros e levando para lá as fazendas que forem pedindo para sortimento seguindo a melhor extração e preço”.<sup>35</sup>

Com o passar do tempo, a atuação da sociedade na fronteira do Rio Negro com os domínios espanhóis tornou-se um negócio tão rentável que o sócio Bernardino de Senna Cauper acabou se fixando naquela região até passar em definitivo para o lado peruano da fronteira, após a Cabanagem (Cf. Bastos; Lopes, 2023). Segundo João Wilkens de Mattos (1984), Senna Cauper era um dos mais importantes negociantes do Departamento peruano de Loreto em meados do XIX. Além das suas atividades comerciais naquela fronteira entre Brasil e Peru, ele também se dedicava a criação de gado na vila de Nauta (Peru). Em 1827, o negociante Cauper foi cicerone do viajante Henrique Maw na vila de Egas. Nos relatos que ouviu, Maw afirma que o comércio entre a cidade do Pará e as pequenas localidades do Rio

33 Em 1791, Bento José da Silva era mestre da charrua “Santo Antônio Providência” e costumava fazer viagens entre o Pará e Lisboa transportando madeira. Em 1817, ele apresenta um requerimento para o rei D. João VI como “caixeiro da casa de negócios, solteiro e natural da cidade de Lisboa de idade de 26 anos”, no qual solicitava passaporte para se deslocar à cidade de Belém. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 148, d. 11365, anterior a 24 out. 1817.

34 Escritura de Sociedade Mercantil, APEP, LNTP, n. 1152, d. 143, (1820-1821).

35 *Ibidem*.

Negro era realizado “por meio de pequenas embarcações de vinte a quarenta toneladas, e fazem, [...] duas viagens por ano; os principais donos delas são *Mr. Cauper* e comandante” de Ega (Maw, 1989, p. 209).

Em alguns momentos, os negociantes que atuavam nessas áreas do sertão e do Rio Negro tiveram ganhos políticos em função do comércio que desenvolviam. Um dos negociantes que teve essa ascensão política foi o capitão João Lopes da Cunha. Em 1800, ele solicitou uma licença para viajar à cidade de Lisboa onde iria tratar de seus negócios, no qual se afirmava que ele vinha “comerciado até agora nesta cidade [de Belém] e nos Sertões deste Estado e conservando ainda o mesmo negócio para benefício e precisão do mesmo negócio necessita ir à Lisboa”.<sup>36</sup> O que pode se inferir que a atuação dele na cidade de Belém e nos sertões da capitania ocorria desde fins do século XVIII, sendo o contrato que ora assinava uma confirmação dessas atividades mercantis. Nesse caso, ele era estabelecido em Belém, mas possuía sociedades mercantis na vila de Santarém (Pará) e em Cuiabá (Mato Grosso), reforçando a integração comercial entre as capitanias analisada no início desse artigo. Em 1820, o capitão João Lopes da Cunha e Manuel de Almeida Oliveira, negociantes estabelecidos na cidade de Belém, contrataram uma sociedade mercantil para a venda de fazendas secas e molhadas para o interior do Pará.

De Belém, João Lopes da Cunha remeteria as fazendas, a canoa, os escravizados e demais utensílios de que Manuel Oliveira viesse a precisar para o seu deslocamento até a vila de Santarém. Mesmo sem entrar com capital algum, o negociante receberia metade dos lucros da sociedade, porém ele ficava obrigado a “ir residir na vila de Santarém desta comarca pondo aí uma loja de fazendas secas e molhadas para vender por conta da sociedade, entrando em iguais ganhos ou prejuízos sem levar comissão alguma ou salário pela sua administração”.<sup>37</sup> O sócio Oliveira poderia fazer em sua canoa alguns fretes de produtos, mas a aquisição de fazendas e de tudo o que mais precisasse para ser revendido na vila de Santarém deveria ser solicitada ao senhor Cunha em Belém, para onde deveriam ser remetidos todos os gêneros adquiridos no interior.<sup>38</sup>

Nesse período, a vila de Santarém era considerada, nas palavras dos viajantes Spix e

36 AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 117, d. 9029. Pará, 14 maio 1800.

37 Essa condição é relevante pela imposição no deslocamento de Manuel Oliveira para o Sertão, mas principalmente por ajustar a repartição dos lucros de forma igualitária, o que permite afirmar ser uma formalidade geral nas escrituras de sociedade mercantil levantadas para este estudo. Em análise dos contratos de sociedade firmados entre a capitania de Pernambuco e a cidade de Lisboa, Felipe Souza Melo encontrou regras e cláusulas bastante contrárias às firmadas nos contratos analisados para o Rio Negro. Os contratos firmados limitavam as margens de lucro dos sócios estabelecidos em Pernambuco, o que o autor definiu como uma “uma clara assimetria entre as partes contratantes”, tanto em capital como em poderes. O autor não descarta a vantagem que seria para esses negociantes sem capital se acautelarem contra “possíveis atitudes desonestas do mercador principal” (Melo, 2021, p. 12).

38 Escritura de Sociedade Mercantil, APEP, LNTP, n. 1152, d. 359, (1820-1821).

Martius (1981, p. 99), “o empório do comércio entre a parte ocidental da Província do Pará e a capital” (Belém). Eles continuam afirmando que das margens do rio Tapajós, “trazem cacau, salsaparrilha, cravo-do-Maranhão, algum café, algodão e borracha”, produtos que eram comercializados na cidade de Belém e depois exportados para a Europa. A vila de Santarém também servia de entreposto comercial para a capitania de Mato Grosso, sendo mais viável a negociação das mercadorias que saíam de Belém para aquela área e vice-versa. A relação comercial que se estreitava com os negociantes de Santarém se realizava a partir da “navegação do (rio) Tapajós até a província de Mato Grosso”. Ainda segundo as descrições dos viajantes, os negociantes de Santarém desciam o rio “não simplesmente para manter o comércio com os mato-grossenses, mas também para permutar” com as tribos vizinhas (Spix; Martius, 1981, p. 100).

Da mesma forma, as escrituras de contrato de sociedades mercantis também são reveladoras das áreas onde o trato comercial se mostrava relevante para os negociantes estabelecidos em Belém. As sociedades firmadas na vila de Santarém garantiam além do contato com o interior de Mato Grosso, o abastecimento de gêneros e mercadorias para o porto de Belém, como também o estreitamento das relações dos comerciantes fixados nessas áreas com os negociantes das vilas vizinhas (Alenquer, Óbidos e Monte Alegre) e os de Belém.

A sociedade entre os negociantes João Lopes da Cunha e Manuel de Almeida Oliveira revela outras práticas recorrentes no comércio realizado na capitania do Pará. Segundo João Lopes da Cunha, após receber os gêneros enviados de Santarém, ele os venderia na cidade de Belém “pelos preços correntes e fará conta dos ditos preços ao sócio Oliveira para a sua inteligência de cada venda ou risco da venda”.<sup>39</sup> Os riscos seriam arcados por ambos, isso porque Cunha afirmava que a “pura experiência tem mostrado que é indispensavelmente necessário haver alguns fiados”,<sup>40</sup> pelos quais também ficaria responsável de cobrar.

Ainda como cláusula dessa sociedade, o negociante João Lopes da Cunha afirmava que havia contratado outra sociedade para a cidade de Cuiabá com o tenente Antônio Peixoto de Azevedo. Para incrementar o comércio com aquela cidade, João Lopes da Cunha precisava “fazer em Santarém um depósito de fazendas secas e molhadas para que de Cuiabá, ou sua parte superior, do Rio Santarém ali as vierem buscar e ter prontas em Armazéns”. Nesse caso, o negociante Oliveira ficaria responsável de receber as mercadorias e as guardaria em separada das suas “para as entregar quando de cima lhes pedirem e receber os gêneros e dinheiros que devem lhe entregarem para as fazer regressar para esta cidade do Pará a ele

39 Pode-se inferir que esse trajeto realizado pelas mercadorias no circuito entre Belém e o Sertão sofresse um aumento considerável de seus valores para justificar os riscos que o “giro nos sertões” possuíam. Esse aumento é chamado por Braudel (1996, p. 142) de “mais-valia mercantil”, esse lucro iria garantir as “despesas de seu próprio movimento”.

40 Escritura de Sociedade Mercantil, APEP, LNTP, n. 1152, d. 359, (1820-1821).

41 *Ibidem*.

sócio Cunha”.<sup>41</sup>

Em 1821, o capitão João Lopes da Cunha continuou diversificando a sua atuação comercial para o sertão da província, firmando outra sociedade com outro negociante da vila de Santarém. Ressaltando-se que ainda estava em vigor o contrato assinado em agosto de 1820 com o negociante Manuel José de Oliveira, a nova sociedade que firmava com o negociante Francisco Xavier da Silva era de um engenho.<sup>42</sup> Nesse estabelecimento, deveriam “fazer aguardente, mel e mais plantações de arroz”. Na sociedade contratada, “os gêneros provenientes do mesmo engenho e lavoura serão vendidos em Santarém e o seu produto poderá vir para esta cidade [Belém], empregado em cacau ou em outro gênero do Sertão”. Entretanto, nesse novo estabelecimento que abria ficava firmado entre eles “não se poderão fiar para o Rio Negro e o sócio que o fizer, o fará por sua conta particular e não da sociedade”, caso precisasse fiar os produtos, que o fizesse para “pessoas que tenham bens de raiz, [...] porque querendo executar o devedor, se ele não tem estabelecimento de bens está a dívida perdida”.<sup>43</sup> No Grão-Pará, a prática de aviar mercadorias através da permuta era muito comum, visto que na região os pequenos produtores costumavam trocar os gêneros coletados pelas mercadorias que os caixeiros e negociantes levavam em suas canoas quando subiam os rios da região.

O negociante João Lopes da Cunha continuou estabelecendo as suas atividades comerciais entre as duas regiões. Em 1822, ele também passou a exercer cargos políticos na capitania do Rio Negro, a qual ele representaria como “deputado substituto às Cortes Constituintes” em Lisboa, para onde se dirigiu.<sup>44</sup> Em junho do mesmo ano, solicitava “confirmação de carta patente no posto de tenente-coronel do Corpo de Tropa de Milícias da vila de Cameté, na província do Pará”.<sup>45</sup> Outro registro desse negociante é um requerimento “solicitando passaporte para seguir viagem para a província do Pará”, no qual foi possível conhecer um pouco da trajetória dele. Na solicitação constava que João Lopes da Cunha era

42 Além da escritura de sociedade, o capitão João Lopes da Cunha nomeou o seu sócio Francisco Xavier da Silva e José Policarpo Gonçalves para seus procuradores na vila de Santarém e outras vilas do sertão. Possivelmente, essa procuração serviria para o sócio responder sobre as questões relacionadas à sociedade que ambos contratavam, como também resolver algum problema decorrente das outras duas sociedades que o capitão tinha para aquela região. APEP, LNTP, 1159, d. 166, (1820-1821). A rede mercantil que João Lopes da Cunha costurou pelo sertão e no oeste do Brasil desenha a definição de rede proposta por Braudel ao afirmar que as redes “completam-se, associam-se, substituem-se e afrontam-se também” (1996, p. 137). Essa rede também é representativa pela sua estrutura, a qual combinava diversas formas de “cooperação mercantil, mecanismos de crédito” e de autonomia, elementos relevantes que Sampaio apontou para a praça carioca (2003, p. 253).

43 Escritura de Sociedade Mercantil, APEP, LNTP, s/n, d. 98, (1816).

44 AHU\_CU\_013\_Cx.154, d. 11855 e 11861. Pará, 22 jun. 1822.

45 AHU\_CU\_013\_Cx.154, d. 11938. Pará, 20 set. 1822.

“Cavaleiro da Ordem de Cristo, Negociante e Lavrador no Pará, solteiro de idade de 51 anos, natural de Lisboa”.<sup>46</sup>

## Considerações finais

As relações comerciais que se teceram entre essas capitanias foram pautadas por incentivos das autoridades administrativas, mas também muito concorreu para a sua implementação a atuação dos negociantes estabelecidos tanto na praça de Belém (Pará), como na praça de Vila Bela e de Cuiabá (Mato Grosso). O que se percebe são as ações de negociantes de Belém se articulando com outras praças mercantis da América portuguesa, onde a localização de seu porto permitia que os negociantes de Belém pudessem sustentar redes de relações comerciais com os portos de Lisboa.

O incentivo da carreira do Pará seria de extrema importância para a capitania do Mato Grosso, evitando que houvesse a carestia de produtos ou a sua oferta em valores dobrados para a população. Nesse caso, a ocupação que sugeria se daria pela via do estreitamento do comércio daquela capitania com a capitania do Pará. Entretanto, essa proposta não chegou a ser efetivada nem pelos governadores de Mato Grosso nem pelos do Pará, visto que deveria ser um empreendimento em conjunto entre as duas capitanias, a justificativa para isso foi a existência de várias populações indígenas que habitavam a região e a falta de orçamento para efetivar a melhoria da navegação.

Nota-se que a carreira do Pará tinha um duplo objetivo: Primeiro, abastecer as capitanias do interior da América lusa e, com isso, aumentar o seu desenvolvimento econômico; Segundo, ela adquiria um caráter estratégico de fixação das populações nas margens dos rios navegáveis o que contribuiria para a defesa dos domínios portugueses. Visto que, os rios Madeira, Mamoré e Guaporé pelos quais a carreira do Pará circulava eram limítrofes aos territórios espanhóis. O que se pode aventar sobre uma certa continuidade do que foi pensado no “Secretíssimo Plano de Comércio” do Marquês de Pombal, no qual o impulso às atividades comerciais também garantiria o controle e ocupação do território.

Diante disso, pode-se inferir que as redes de relações tecidas pelos negociantes de Belém foram estabelecidas em diferentes pontos e portos da região, não se limitando apenas à praça de Belém. Nesse caso, o incentivo à circulação de mercadorias e à diversificação das relações econômicas desses sujeitos estendeu-se às capitanias vizinhas ao Pará, como Goiás e Mato Grosso, possibilitando a integração dessa região, onde o porto de Belém representava, até esse momento, um entreposto comercial para a cidade de Lisboa. Como afirma José Carlos Chiaramonte (1991), a função do setor mercantil era promover a circulação de mercadorias,

---

46 AHU\_CU\_013\_Cx.154, d. 12311. Pará, 10 dez. 1823.

bem como o financiamento de produções locais a partir de créditos e de empréstimos. O autor conclui que a cidade constituía o “centro da rede de funções”, na medida em que era mercado para a troca de produtos metropolitanos, para as produções rurais necessárias à subsistência da população urbana e para o crédito que financiava esses intercâmbios (*Idem*, p. 31).

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

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

Em outras situações, essas sociedades também eram formalizadas por meio de escrituras de sociedade mercantil, de uma forma reduzida, mas que apresentam algumas especificidades sobre o comércio realizado entre Belém e o interior da capitania. A formação de sociedades mercantis entre os negociantes da praça de Belém e as vilas do interior pode ser um indicador da vida comercial que se estabeleceu na capitania do Pará, das atividades mercantis direcionadas para o sertão e das relações entre os sujeitos envolvidos nesse tipo de comércio, mas principalmente como esses circuitos mercantis estão se estruturando e reorganizando esse espaço entre a capitania do Pará. As observações elaboradas por Braudel (1996) permitem que se analisem as sociedades mercantis dentro do contexto comercial em que elas foram estabelecidas, como também perceber as peculiaridades presentes para as que foram firmadas na capitania do Pará.

Nota-se que o incentivo do comércio e circulação para essa região era controlado não apenas pelos postos fiscais na vila de Gurupá, onde se registravam as embarcações que seguiam em direção ao porto de Belém, mas também obter com a mesma regularidade as informações sobre as atividades realizadas próximas à fronteira. O comércio na região era importante para o desenvolvimento econômico da capitania, mas o controle das fronteiras para obstar qualquer troca de ideias políticas entre as outras possessões estrangeiras era fundamental para a consolidação daquele espaço (Harris, 2010, p. 14). Além disso, para alguns sujeitos, esse comércio possibilitou uma ascensão política nos locais em que esses negociantes atuavam,

seja através do reconhecimento por serviços prestados (ora como militar, ora como comerciante), seja através das alianças familiares que se firmavam nesses espaços.

## Referências

### Fontes Manuscritas

*Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI)*

AHI. *Descrição Geográfica da capitania do Mato Grosso oferecida ao Ilmo. e Exmo. senhor Caetano Pinto de Miranda Monte Negro, cavaleiro confesso na Ordem de Cristo do Conselho de sua Majestade, 6º. Governador e capital general da mesma capitania, 1797, 2º. Via, p. 15.*

*Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)*

AHU\_ACL\_CU\_013, cx. 103, doc. 8193; cx. 117, doc. 9029. Pará, 14 maio 1800; cx. 133, doc. 10130. Pará, 18 mar. 1805; cx. 154, doc. 11855 e 11861. Pará, 22 jun. 1822; cx. 154, doc. 11938. Pará, 20 set. 1822; cx. 154, doc. 12311. Pará, 10 dez. 1823; cx. 21, doc. 1311. Vila Bela, 16 fev. 1781; cx. 37, doc. 1862. Vila Bela, 23 jun. 1799; cx. 37, doc. 1862. Vila Bela, 23 jun. 1799; cx. 37, doc. 1862. Vila Bela, 23 jun. 1799; cx. 39, doc. 1964. Vila Bela, 09 abr. 1802.

*Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)*

ANTT. AHMF, CGPM, Livro 177 (Registro das Cobranças da Companhia Geral), Pará, 29 ago. 1809.

*Arquivo Público do Estado do Pará (APEP)*

APEP. Códice 297, Termos de Assinatura de todos os comboieiros e comerciantes das Minas (1775-1824); Códice 659, Correspondência de Diversos com o Governo (1812-1816).

APEP. Documentação Notarial. Procuração Bastante e Geral, Livros 1170 e 1159.

### Fontes Impressas

SOUZA COUTINHO, Francisco. Informação sobre o modo por que se efetua presentemente a navegação do Pará para o Mato Grosso, e o que se pode estabelecer para maior vantagem do comércio e do Estado. (Copiado de um manuscrito oferecido ao Instituto pelo secretário perpétuo o cônego Januário da Cunha Barbosa). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, tomo II, 1840.



VELOSO, Frei. Descrição do Estado do Brasil, suas capitanias, produção e comércio. *Revista de História da Economia Brasileira*, São Paulo, USP, ed. *fac-simile*, n. 1, ano 1, jun. 1853.

## Bibliografia

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. Belém: UFPA, 1969.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará*. Pará: Tipografia de Santos & Menor, 1839.

BASTOS, Carlos Augusto de Castro; Lopes, Siméia de Nazaré. Independência e comércio em zonas limítrofes: o Grão-Pará e as articulações mercantis com a América espanhola e Guiana Francesa (1808-1823). In: RICCI, Magda Maria; QUEIROZ, Michelle Rose Menezes (Orgs.). *A independência vista de dentro: caminhos e jogos de escala entre o provincial e o local*. São Paulo: Alameda, 2023.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo (séculos XV-XVIII): os jogos das trocas*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CARDOSO, Ciro Flamarion. *Economia e Sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará (1750-1817)*. Rio de Janeiro: Graal, 1984.

CHAMBOLEYRON, Rafael *et al.* "Pelos sertões "estão todas as utilidades". Trocas e conflitos no sertão amazônico (século XVII)". *Revista de História*, n.162, p. 13-49, jan.-jun. 2010.

CHIARAMONTE, José Carlos. *Mercaderes del Litoral: Economía y sociedad en la provincia de Corrientes, primera mitad del siglo XIX*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1991.

DOMINGUES, Ângela. Estado do Grão-Pará e Maranhão. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (Org.). *Dicionário da História da Colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa; São Paulo: Verbo, 1994.

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

JESUS, Nauk Maria de. O contrabando na fronteira oeste da América Portuguesa no século XVIII. *Hist. R.*, Goiania, v. 22, n. 3, p. 70-86, set.-dez. 2017.

LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Unesp, 1992.

LOPES, Siméia de Nazaré. As drogas do sertão e as redes de comércio no Grão-Pará. In: CHAMBOULEYRON, Rafael (Org.). *As drogas do sertão e a Amazônia Colonial Portuguesa*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2023.

LOPES, Siméia de N. A praça comercial de Belém: negociantes e circuitos mercantis (1790 a 1808). In: CHAMBOULEYRON, Rafael; SOUZA JUNIOR, José Alves de (Orgs.). *Novos Olhares sobre a Amazônia Colonial*. Belém: Paka-Tatu, 2016.

LOPES, Siméia de Nazaré Lopes. Muito a seu contento, tanto em preço como em qualidade: o mercado de crédito na cidade de Belém em fins do XVIII e início do XIX. *Revista Ultramares*, v. 1, n. 6, p. 94-114, ago.-dez. 2014.

LOPES, Siméia de Nazaré Lopes. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. 2002. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

MATTOS, João Wilkens de. *Diccionario Topographico do Departamento de Loreto na República do Peru*. Ed *fac-simile*. [1874]. Iquitos: IIAP-CETA, 1984.

MAW, Henry Lister. *Narrativa da passagem do Pacífico ao Atlântico, através dos Andes nas províncias do norte do Peru, e descendo pelo rio Amazonas, até ao Pará*. Manaus: Associação Comercial do Amazonas; Fundo Ed., 1989.

MELO, Felipe Souza. Hierarquias mercantis no Atlântico português: as relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807. *Revista História*, São Paulo, n.180, p. 1-43, 2021.

PESAVENTO, Fábio. Para além do império ultramarino português: as redes trans, extraimperiais no século XVIII. In: GUEDES, Roberto (Org.). *Dinâmica imperial no antigo regime português: escravidão, governos, fronteiras, poderes, legados* (séc. XVII-XIX). Rio de Janeiro: Mauad X, 2011.

RODRÍGUEZ, Manuel Bustos. La problemática acerca de los comerciantes de La Carrera de Indias. In: SOLANA, Ana Crespo (Org.). *Comunidades transnacionales: colonias de mercaderes extranjeros en el mundo Atlántico (1500-1830)*. Madrid: Ediciones Doce Calles, 2010.

SAFIER, Neil. The Confines of the Colony: Boundaries, Ethnographic Landscapes, and Imperial Cartography in Iberoamerica. In: AKERMAN, James (Org.). *The Imperial Map: Cartography and the Mastery of Empire*. Chicago: University of Chicago Press, 2009.

SAFIER, Neil. Subalternidade tropical? O trabalho do índio remador nos caminhos fluviais amazônicos. In: PAIVA, Eduardo França, ANASTASIA, Carla Maria Junho (Orgs.). *O trabalho mestiço: maneiras de*

pensar e formas de viver, séculos XVI a XIX. São Paulo: Annablume; PPGH-UFMG, 2002.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650-c. 1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

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

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Três ensaios de História Colonial*. Brasília: Senado Federal, 2007.

SILVA, Marley Antônia Silva da. Da Costa do Grão-Pará ao sertão do Brasil: tráfico de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás. *Revista Historiar*, v. 10, n. 18, p. 23-37, jan.-jun. 2018.

SOMMER, Barbara Ann. *Negotiated settlements: native amazonians and portuguese policy in Pará, Brazil, 1758-1798*. 2000. Tese (Doutorado em História) – University of New Mexico, Albuquerque, 2000.