

O COMÉRCIO E AS ROTAS FLUVIAIS NA SOCIEDADE GUAPOREANA NA COLONIAL

Marco Antonio Domingues Teixeira.

Resumo : O comércio constituiu-se como principal fonte de abastecimento para o vale do Guaporé no período colonial. Internamente a produção agrícola de subsistência abastecia a região de gêneros de necessidade imediata como o milho, a mandioca, feijão e hortaliças. No entanto os demais produtos vinham de fora, através de rotas estabelecidas entre São Paulo-Cuiabá-Vila Bela, Bahia-Vila Boa de Goiás-Cuiabá-Vila Bela e finalmente Belém do Pará-Vila Bela, através do roteiro fluvial do Amazonas-Madeira-Mamoré e Guaporé. Entre os produtos trazidos por terra, através das rotas sertanistas, ou pelos rios, através das rotas monçoeiras estavam: escravos, tecidos, utensílios domésticos, armas e munições, gêneros alimentícios como sal, açúcar, vinhos, queijos e carnes, papel, materiais para construção, objetos para culto e celebrações religiosas, objetos para mineração e muitos outros.

Palavras – Chave : Produção agrícola, Sertanistas, Gêneros Alimentícios e Mineração.

Abstract : Trade is the main source of supply for the Valley of the Guaporé in the colonial period. Internally the subsistence agricultural production supplied the region of immediate necessities such as maize, cassava, beans and vegetables. However the rest came from outside, through routes established between São Paulo-Cuiabá-Vila Bela, Bahia-Vila Boa de Goiás-Cuiabá-Vila Bela and finally Belém do Pará-Vila Bela River through the roadmap of Amazonas-Madeira-Mamoré and Guaporé. Among the products brought by land, through the routes sertanistas, or by rivers, through the routes monçoeiras were: slaves, fabrics, household items, weapons and ammunition, groceries as salt, sugar, wine, cheeses and meats, paper, construction materials, objects for worship and religious celebrations, objects for mining and many others.

Keyword : Agricultural production, Sertanistas, groceries and mining.

O comércio constituiu-se como principal fonte de abastecimento para o vale do Guaporé no período colonial. Internamente a produção agrícola de subsistência abastecia a região de gêneros de necessidade imediata como o milho, a mandioca, feijão e hortaliças. No entanto os demais produtos vinham de fora, através de rotas estabelecidas entre São Paulo-Cuiabá-Vila Bela, Bahia-Vila Boa de Goiás-Cuiabá-Vila Bela e finalmente Belém do Pará-Vila Bela, através do roteiro fluvial do Amazonas-Madeira-Mamoré e Guaporé.

Entre os produtos trazidos por terra, através das rotas sertanistas, ou pelos rios, através das rotas monçoeiras estavam: escravos, tecidos, utensílios domésticos, armas e munições, gêneros alimentícios como sal, açúcar, vinhos, queijos e carnes, papel, materiais para construção, objetos para culto e celebrações religiosas, objetos para mineração e muitos outros. A característica maior desse comércio foi sempre a interdependência com a produção de ouro. As rotas comerciais foram tanto mais ativas quanto maior foi a produção de ouro, e decaíram na medida em que o ouro se tornou escasso. No entanto outro fator determinante para o abastecimento local através do comércio monçoeiro e sertanista foi a questão da política fronteiriça, que requisitava a franquia de um roteiro fluvial suficientemente estruturado para garantir o abastecimento bélico, de gêneros alimentícios, medicinais e recursos humanos para os trabalhos e defesa local. Assim ao se estruturarem os roteiros comerciais do vale do Guaporé com o restante da colônia teve-se em mente a importância da manutenção da produção aurífera como elemento indispensável para garantir o abastecimento local que garantiria por sua vez a guarda eficiente das fronteiras.

Nos primeiros anos após a descoberta das minas do Mato Grosso o comércio se realizava sempre pelas rotas que ligavam a região guaporeana a Cuiabá e esta a São Paulo e Rio de Janeiro. A primeira constatação que se faz neste caso é a precariedade do abastecimento. A falta de gêneros, mesmo os de primeira necessidade era uma possibilidade muito real. Aos curtos períodos de euforia correspondentes à chegada de uma monção ou de uma tropa sertanista sucediam-se longos períodos de crise e desabastecimento, com catástrofes como a fome e o conseqüente aumento das epidemias. A inconstância do abastecimento era motivada por fatores diversos como ataques indígenas, naufrágios, excesso de chuvas, secas, epidemias, crise na produção aurífera ou mesmo práticas de especulação. Assim o cronista Barbosa de Sá registra que devido a um ataque dos índios Paiaguás: *"naó chegou neste ano fazenda alguma de povoado que a que escapou do gentio em outras Canoas que vieraó atras chegou podre pello que houve falta de tudo; e chegouse a dar por um frasco de sal meya libra * de ouro e por falta delle senaó admenistrava o Baptismo.* "O Barão de Melgaço refere-se a 1732 como outro período de desabastecimento que foi provocado pela"

visível decadência (das minas de Cuiabá) segundo uma extensa petição dirigida ao provedor pelo capitão-mor Luís Vilarés e outros. A dita petição foi feita em consequência dos estragos que havia feito o gentio e pela notória falta de ouro nas faisqueiras, carência de gêneros de consumo e de víveres. Dizem que chegara a se vender o prato de sal por 10 oitavas, camisas de linho por 12 e a libra de pólvora também por 12 oitavas e nos anos anteriores o milho foi vendido a razão de 12 oitavas e o feijão 24 a 30.^{lx} O desabastecimento de gêneros como o sal implicavam na falta de outros ainda mais importantes como a carne. uma vez que o único modo para sua conservação e distribuição para os destacamentos militares fronteiriços era através de seu salgamento. A falta constante de todo tipo de gêneros também é constatada pelo governo e Rolim de Moura escreveu que faltavam "as coisas mais precisas para o comum contento, além das doenças a que se vive sujeito... Por falta de vinho estamos quase a ficar sem missa nem sacramento^{lxi}.

Justificando-se a partir do elevado custo de todo tipo de gêneros, o governador Rolim de Moura passou a pleitear a abertura da rota tal Guaporé-Mamoré-Madeira e Amazonas, que ligaria Vila Bela da Santíssima Trindade a Belém do Pará, em carta dirigida a Diogo Mendonça Corte Real em 28 de maio de 1752 o governador afirma:

"Não haver outro meio para o aumento desta terra mais do que buscar modo, por que se elimina a grande carestia dela. O único que me ocorre é franquear Sua Majestade o comércio com o Pará, pois só por esta via podem vir às fazendas por preços que façam conta aos seus moradores... A experiência o mostrou já, por que na ocasião em que aqui chegaram as primeiras canoas do Pará se venderam os gêneros todos por preços inferiores, que os de Cuiabá..."^{lxii}

A seguir apresentamos uma relação de objetos e gêneros e seus preços praticados em Cuiabá e no vale do Guaporé (Vila Bela). Esta relação elaborada pelo próprio Rolim de Moura foi um dos instrumentos por ele utilizados para solicitar a D. José I a abertura da rota do Madeira, que até então tinha sua navegação interdita por motivos de estratégia política, militar e econômica.

TABELA N°01 ^{lxiii}

2- CUSTOS DE GÊNEROS, OBJETOS E MERCADORIAS EM CUIABÁ E VILA BELA		
Objeto	Custo em Cuiabá	Custo em Vila Bela
Alavanca	2 Oitavas	6 Oitavas
Libra de Aço	1/2 Pataca de ouro	12 Vinténs* ¹ e meia oitava

Libra de Pólvora	1 ½ oitava	2 ½ a 3 oitavas
1 alqueire de sal	9 a 10 oitavas	24 oitavas
Baetas* ²	1 Cruzado * ³ de ouro ³ / ₄	1 oitava e ¹ / ₄

Ao pretenderem a ligação comercial com o Pará através da rota fluvial do Guaporé-Madeira e Amazonas, as autoridades coloniais e metropolitanas tinham em mente não só aliviar o auto custo de manutenção do abastecimento praticado até então através de Cuiabá, mas, sobretudo facilitar o escoamento do ouro por um roteiro mais seguro, reduzindo as possibilidades de seu contrabando pelas rotas terrestres para São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia, Mesmo enquanto esteve legalmente proibida, a prática clandestina desse roteiro era de conhecimento e anuência das autoridades coloniais. O próprio governador Rolim de Moura não obstruía monções de alguns que pediam para vir buscar gêneros na capital paraense:

“Esta consideração foi causa de que eu não negasse a licença a alguns que a pediram para ir buscar fazendas àquele porto, e que ainda me atrevesse escrever ao Governador daquela Capitania para que me permita a alguns, ou destes ou dos que lá estão já tornarem com as suas carregações^{lxiv}.”

Além do que procurava manter contatos com o governador do Pará, O Capitão-General Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal. Em seus contatos com o governador do Pará Rolim de Moura apresenta as vantagens tanto para Mato Grosso quanto para Belém da abertura da rota fluvial do Madeira, ressaltando ainda a maior rapidez das comunicações com a Metrópole através dessa via.

A abertura da rota das monções do norte foi fruto da permanente insistência das autoridades coloniais do Pará e, sobretudo de Mato Grosso. Assim, pela Provisão de 14 de novembro de 1752, conhecida em Mato Grosso somente em 1754 ficava permitida e franqueada a navegação pelos vales do Guaporé, Madeira e Amazonas, estabelecendo-se ligação comercial entre Vila Bela e Belém do Pará, proibindo-se a comunicação entre as duas capitanias por qualquer outro caminho fluvial que não fosse a rota do Madeira (conforme evidencia o Barão de Melgaço, essa interdição perdurou até 27/04/1791 quando se

abriu a navegação pelo Xingu e Tocantins)^{lxv}. A rota do Madeira até então interdita por temor de uma expansão castelhana por territórios coloniais portugueses era agora franqueada entre outros motivos para que se inviabilizassem tentativas de contrabando de ouro de Mato Grosso com a colônia castelhana, bem como suas ações expansionistas e o comércio clandestino realizados entre os colonos de Mato Grosso e as Missões da margem esquerda do Guaporé. A abertura da rota fluvial do Madeira deveria ser consolidada com a fundação de arraiais ao longo de alguns pontos estratégicos que garantiriam apoio aos comboieiros bem como a fiscalização de suas cargas. As medidas de prevenção ao contrabando e proteção das fronteiras e rotas fluviais seriam completadas com a criação de destacamentos militares e fortificações. Baseando-se nestas premissas surgiram os arraiais de Santo Antônio das Cachoeiras do Rio Madeira, a partir de uma missão jesuítica; o povoado de Nossa Senhora da Boa Viagem do Salto Grande, fundado pelo Juiz de Fora Teotônio Gusmão, na cachoeira que hoje leva o seu nome e o arraial do Balsemão, localizado na cachoeira do Girau^{lxvi}.

O estabelecimento da rota do Madeira levantou protestos por parte da Alfândega do Rio de Janeiro que alegava que sofreria graves prejuízos sobre os direitos de entrada dos produtos, mercadorias e escravos para São Paulo e daí para o Mato Grosso. Entretanto a Capitania do Mato Grosso obteve a permissão régia e passou a ser um atraente mercado consumidor para os comerciantes de Belém do Pará. Após ser franqueada a navegação pelo Madeira o governo estabeleceu permanentemente sua presença, incluindo em todos os comboios embarcações da Coroa.

A empreitada das monções eram penosas e marcadas sempre por grandes riscos. Além das enormes distâncias a serem vencidas os comboios enfrentavam ainda obstáculos naturais como as 20 cachoeiras do Madeira e Mamoré ataques de nações indígenas hostis como os Mura e os Mundurucu, que lutavam contra a invasão de suas terras pelos navegadores, a escassez de alimentos e a fome. Em terra os perigos não eram menores: cobras, pragas de insetos, animais peçonhentos, formigas, onças e plantas de espinhos venenosos. Nos banhos de asseio corria-se o risco de ataques de piranhas, jaús, jacarés, piraíbas, candirus, sucuris e arraias com ferrões

venenosos. Na água além do perigo das cachoeiras havia os gigantescos troncos de árvores (que deram nome ao rio Madeira), cujo choque com as embarcações provocava danos, naufrágios e mortes. Por fim salientamos ainda o perigo das doenças tropicais típicas da região como a malária, o tifo, a febre-amarela e a leishmaniose. Além de todos esses perigos reais o desconhecido povoava de fantasias e seres fantásticos o imaginário dos viajantes reforçando superstições, mitos e credulidades, contribuindo para aumentar o grau de tensão das viagens. Em seu diário de navegação pelo rio Madeira, Francisco de Mello Palheta retrata a viagem da bandeira por ele comandada em 1722. Dela retiramos alguns trechos que são particularmente esclarecedores sobre o alto grau de dificuldades pelos quais passavam os comboieiros:

"... à cachoeira dos Igarites, aonde chegamos vésperas de São João e nela vimos sem encarecimento uma figura do inferno (...), pois nenhuma (cachoeira) se iguala, nem tem paridade a esta do rio Madeira, na sua grandeza e despenhadeiros tão altos que nos pareceu impossível a passagem (...) foi necessário fazer caminho por terra (...) mais de meia légua.

*Daqui continuamos nossa derrota passando por cachoeiras, umas atrás das outras... a que chamam Mamiu, que gastamos três dias para passar (...) e com tal perseguição de pragas de piuns *-(...) esta cachoeira(...) é tão terrível, monstruosa e horrível, que mesmo aos naturais de cachoeira mete horror e faz desanimar.*

Depois das frutas do mato acabadas, comíamos que ate carne de lagartos, camaleões e capivaras...

*Neste lugar deu parte o principal Joseph Aranha ao cabo haver visto uma mui grande aboiada ^{*2}, que afirmam teria pouco menos de 40 passos ^{*3} de comprimento e de grossura julgaram ter quinze a dezessete pés ^{*4}, grandes monstruosidades tem esse rio... ^{*xvii}*

Esse conjunto de fatores de tensão tanto real quanto imaginários mantinha as tripulações sobressaltadas e inquietas (Levava-se um ano e meio a dois anos e meio para se realizar uma viagem de ida e volta entre Vila Bela e Belém do Pará). O trecho encachoeirado requeria o trabalho de 100 a 120 homens para sirgar as embarcações ou mesmo arrastá-las por terra, o que provocava estragos nos cascos e retardamento na viagem interrompida para consertos e reparos. Na maior parte das vezes as embarcações deveriam ser esvaziadas e sua carga levada pelos participantes, por picadas e trilhas nas margens dos rios. Das vinte cachoeiras, somente umas poucas eram atravessadas a remo. As embarcações utilizadas eram chamadas igarités e

tinham capacidade para o transporte 1000 (de mil) a 2000 (duas mil) arrobas de cargas, além de possuírem velame. Para se defender dos perigos, eram dotadas peças de artilharia na popa e na proa. Rolim de Moura ainda adaptou-lhes bacamartes, foices e chuços de ferro, para protegê-las das abordagens de indígenas, quilombolas, castelhanos ou salteadores. ^{lxviii} Apesar de todas essas dificuldades observadas, o comércio que se estabeleceu entre Vila Bela e Belém do Pará foi enormemente rentável. No período áureo das lavras matogrossenses, entre 1760 e 1780, registraram-se a chegada de duas monções por ano em Vila Bela. Esse comércio foi intensificado com a criação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão que integrou o vale do Guaporé e as minas de Mato Grosso ao mercantilismo colonial. O comércio organizou-se com base no sistema crédito/dívida e forneceu à região escravos, tecidos, louças, gêneros alimentícios, munições, materiais de garimpo e agropecuários. ^{lxix} Na composição dos preços entrava a possibilidade de insolvência dos devedores, as dificuldades de transporte, os riscos de perda parcial ou total da carga, a deterioração dos produtos perecíveis, a imobilização do capital e a instabilidade de extração do ouro nas minas de Mato Grosso. As lavras, a edificação da vila e as lavouras garantiam um mercado promissor, sempre ansioso por mais braços cativos. Dessa maneira, formou-se, através da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, uma rota fluvial constante, que abastecia o vale do Guaporé de negros e gêneros comercializados em Belém do Pará. Abaixo relacionamos alguns itens constantes nos carregamentos das Companhias com destino à Praça de Mato Grosso e seus respectivos valores obtidos de uma Memória dos Preços que no Mato Grosso São Vendidos os Gêneros Secos e Molhados (1772)^{lxx}.

TABELA N º02

3 - PRODUTOS E PREÇOS PRATICADOS PELA COMPANHIA DE COMÉRCIO DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO EM MATO GROSSO		
PRODUTOS	CUSTO EM MATO GROSSO	CUSTO EM LISBOA (L) OU NO PARA (P)
Escravo negro "bom"	200 oitavas ou 300.000 réis	80.000 réis (P)
Escravo negro "inferior"	160 a 180 oitavas	60.000 réis (P)
Escravas negras	2 arráteis de ouro ou 384.000 réis	70.000 réis (P)

Sal	15 a 30.000 réis / alqueire	81 réis (L)
Quilo flamengo	3.000 réis / unidade	--
Vinho tinto	3.000 réis / frasco	--
Vinagre	3.000 réis / frasco	6.000 réis i pipa (L)
Azeite	3.000 réis / frasco	2.000 réis / barril (L)
Aguardente	3.000 réis / frasco	44.443 / pipa (L)
Farinha de trigo	3.000 réis p/ cada 3 arrobas	--
Paio	900 réis cada	--
Chá	6.000 réis / arrátel	300 réis (L)
Café	750 réis / arrátel	--
Manteiga	750 réis / arrátel	--
Baeta encarnada, azul	15 tostões** / côvado* =	--
Pano encarnado, azul ou Pardo	4.500 réis / côvado	--
Chapéus finos	10.500 réis/unidade	--
Chapéus grosseiros	4.500 réis' unidade	--
Meias de seda	7.500 réis / par	--
Meias linha	1.500 / unidade	--
Panos de linho para lençóis	1.500 réis / vara**	--
Panos de linho para camisas	2.260 réis / vara	--
Panos de bertanha	9.000 réis / vara	3.000 réis (P)
Panos de cambraia lisa	7.500 réis / vara	--
Abotoaduras de metal	9.000 réis / par	--
Veludo encarnado, azul e preto	7.500 réis / côvado	--
Tafetá	1.500 réis côvado	--
Seda lisa	4.500 réis / côvado	--
Facas Flamengas	400 réis / unidade	84 réis (L)
Tesouras	750 réis / unidade	--
Espelhos pequenos	400 réis / unidade	--
Pentes de marfim	400 réis / unidade	--
Pentes de tartaruga	1.500 réis / unidade	--
Machados	3.000 réis / unidade	--
Foices	1.500 réis / unidade	--
Anzóis	3.000 réis / dez.	--
Fechaduras	2.250 réis' unidade	--
Pratos	750 réis / unidade	10 réis (L)
Louça (da Índia?)	45.000 réis / aparelho de chá	--
Pratos (de louça da Índia?)	2.250 réis / unidade	--
Copos de vidro	750 réis / unidade	--
Frascos de vidro	1.200 réis / unidade	--
Ferro em barra (da Suécia?)	400 réis / arrátel	--
Aço	750 réis / arrátel	--
Cobre ou caldeirão	1.500 réis / arrátel	--
Pólvora	4.500 réis / arrátel	--
Estanho	1.500 réis / arrátel	--
Cera Branca	1.500 réis / unid. de vela, 'z arrátel	--
Alfazema	400 réis / arrátel	--
Sabão	750 réis arrátel	--

O lucro obtido pelos mercadores que compravam mercadorias no Pará para revendê-las em Mato Grosso sofria limitações como as que foram ordenadas pelo Marquês de Pombal aos governadores do Pará e Mato Grosso a fim de que se controlassem o lucro entre 10 e 12% sobre o

preço das mercadorias no Pará, considerando-se ainda o custo de custeamento de suas canoas.

Fretes e despesas diversas.....	18%
Riscos e avarias.....	10%
Lucro permitido.....	12%
Preço permitido para venda.....	40% ^{LXXI}

Criada pelo Alvará Régio de junho 1775, a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão deveria atender às necessidades de desenvolvimento geral da parte norte da colônia através da atividade comercial e sua integridade territorial. A Companhia detinha a exclusividade do comércio com as capitanias e monopolizava o abastecimento de escravos no norte, através dos portos de Belém e São Luís conforme o artigo 30 do Alvará citado acima. O lucro de suas atividades seria verdadeiramente elevado, como podemos observar pelo "Memorial dos Preços de Mato Grosso" que infelizmente não menciona os preços de custo do local de origem. No entanto, é necessário observar que ao organizar sua estratégia de penetração continental pelas capitanias do Pará, São José do Rio Negro e Mato Grosso a Companhia promovia mais do que o mero abastecimento, a canalização de toda a produção de drogas do sertão e principalmente do ouro retirado das minas do Mato Grosso, pois por ordem da Secretaria de Estado em Lisboa toda a produção das lavras seria escoada pela rota do Madeira^{lxxii}. Dessa forma fortalecia-se a presença do Estado Colonial na região fronteiriça, estimulava-se o povoamento e a exploração do ouro através do abastecimento mais barato e mais regular efetuado pela Companhia e proporcionar-se-ia maiores lucros à Praça de Belém e à Alfândega Real. Estes itens são evidenciados na correspondência entre Mendonça Furtado e Corte Real:

"O comércio pelo rio Madeira, com o qual aumentaram as minas, o comércio e o rendimento desta Alfândega. Seguraremos a navegação do Madeira e do Guaporé e ficaremos fâtes naqueles limites nos quais não tínhamos força alguma com que repelir violência dos vizinhos^{lxxiii}."

A consolidação da rota do Madeira provocou uma intensa ligação entre Vila Bela e Belém, levando a um declínio acentuado o comércio realizado pelas monções do sul através do Rio de Janeiro e São Paulo.

O abastecimento, embora mais barato e regular do que o anteriormente

feito pelas rotas de São Paulo e Rio de Janeiro, sempre foi considerado insuficiente, quer pela população, quer pelas autoridades de Mato Grosso. Esse fato se agravava sobremaneira no tocante ao abastecimento de mão-de-obra escrava. Nas correspondências de D. Antônio Rolim de Moura, encontramos uma longa exposição de motivos pelos quais padeciam os habitantes do vale do Guaporé do desabastecimento e da carestia:

"Não tem nenhum outro obstáculo que por hora para fazer eleger com preferência os das outras Praças. Mais do que a maior facilidade que tem de alcançarem fianças ou fazendas, e o maior número de pretos que acham para seus transportes: cuja carestia e mais que toda grande esterilidade que encontram nessa cidade os faz: desanimar para p'ossequirem um comércio que não podem sustentar sem estes socorros. Por isso exorto vossa mercê que participando aos Deputados da Mesa este objeto. Lhe hajam de representar que nas maiores remessas de escravos consistia a maior parte do aumento e felicidade não só destas minas mas tão bem deste estado."^{xxxiv}

A demanda comercial era sustentada, principalmente, pelos mineiros e pelos governos. Ambos os segmentos não conseguiam assegurar seus pagamentos, premidos por dívidas provenientes de gastos públicos imprescindíveis (no caso do governo) ou, no caso dos mineiros, esmagados pelo alto custo dos escravos, sua baixa produtividade e rápida invalidez e instabilidade das lavras, dessa forma, as dívidas cresciam e rolavam como mostram os balanços das Companhias do Grão-Pará e Maranhão. Esse endividamento aumentava a dependência do comércio monçoeiro e limitava as oportunidades de acúmulos internos, o que, em última análise, impedia o crescimento da capitania e a diversificação das atividades produtivas.

Com a extinção da Companhia do Grão-Pará e Maranhão em 1778, o fornecimento de artigos e escravos sofreu uma brusca e repentina redução, obrigando os comerciantes a rearticularem seus roteiros e elevando ainda mais os já elevadíssimos preços praticados. Nas primeiras décadas do século XIX, a rota comercial do Madeira já se encontrava em profunda decadência terminando por extinguir-se em meados desse mesmo século. O abastecimento cada vez mais precário e esporádico passava a ser feito novamente através das rotas do Rio de Janeiro e São Paulo e por intermédio de Cuiabá.

O contrabando, no entanto, impulsionou parcialmente a economia regional, tornando-se uma estratégia possível numa região fronteiriça onde

as severas leis coloniais inviabilizavam o intercâmbio regular e legalizando entre as duas colônias, conforme evidencia Luísa Volpato^{lxxv}. Foi justamente através dessa prática e a conseqüente obtenção da prata que se conseguiu garantir alguma condição de barganha entre a capitania e os grandes centros de poder colonial, o que não foi suficiente para criar condições de superação da crise provocada pela decadência da mineração. Esse quadro sombrio agravou-se sobremaneira ao longo das primeiras décadas do século XIX. A região passou então por um intenso processo de despovoamento, que se ampliou na medida em que os focos da tensão fronteiriça deslocaram-se progressivamente para o vale do Paraguai. Aos poucos, mas ininterruptamente a decadência foi se instalando, até que com a transferência da capital para Cuiabá o vale do Guaporé passou a ser uma região notoriamente esquecida, povoada somente pelos negros, descendentes de escravos que ali permaneceram.

A questão da decadência da navegação pela rota do Madeira liga-se primordialmente ao fato da decadência das próprias minas do Mato Grosso, principalmente as do vale do Guaporé, o que provocou um crescente endividamento da Capitania, junto à Companhia de Comércio do Grão-Pará. Em 1769 a Capitania devia 55:885\$715 réis; em 1770 essa dívida subiu para 280.000\$000 réis, em sua maior parte oriunda do comércio montueiro.^{lxxvi} A desativação da Companhia é também a causa fundamental da decadência da rota do Madeira, como ressalta Dom Francisco de Souza Coutinho.^{lxxvii} A rota do Madeira atendeu primordialmente aos interesses da política do Marquês de Pombal, constituindo-se com as idéias de solidificação do fisco do ouro e do aparelhamento estratégico-militar para a defesa de fronteiras num dos elementos que garantiu à empresa mercantilista portuguesa a plena exploração das riquezas produzidas nas capitanias da Amazônia. A decadência da produção aurífera que gerou uma ampla crise econômica e financeira na região e a mudança das políticas diplomáticas e fronteiriças sob o reinado de D. Maria I e D. João VI tiveram, portanto efeitos decisivos sobre o quadro de crise geral que se instaurava no vale do Guaporé e em todo o Mato Grosso o que combinado com a desativação da Companhia terminou por inviabilizar a manutenção da rota comercial Amazonas-Madeira-Guaporé.

Bibliografia

- ABREU, J. Capistrano. Caminhos antigos e povoamento do Brasil. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia/USP, 1988. (Há outra edição: Brasília. Editora da UNB, 1979).
- BANDEIRA, Maria de Lurdes. Território negro em espaço branco. São Paulo, Brasiliense, 1988
- BARBOSA DE SÁ, Joseph. Relação das povoações do Cuiabá e Mato Grosso de seos princípios thé os presentes tempos. Cuiabá. UFMT, 1976.
- BRAUM, João Vasco Manoel de. Descrição Chorographica do Estado do Gram-Pará. RIHGB, 1873.
- CARREIRA, Antonio. As Companhias Pombalinas do Grão-Pará e Maranhão / Pernambuco e Paraíba. Lisboa. Editorial Presença, 1982.
- COUTINHO, Francisco de Souza. Informações sobre o modo porque se efetua a navegação do Pará para Mato Grosso e o que se pode estabelecer para maior vantagem do comércio e do Estado. In RIHGB. Tomo II. Rio de Janeiro, 1840.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. A ferrovia do diabo: a história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo, Ed. Melhoramentos, 1987.
- FONSECA, João Severiano da Viagem ao redor do Brasil (1875-1878). 2 volumes. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora, 1986.
- FREYRE, Gilberto. Contribuição para uma sociologia da biografia: o exemplo de Luiz de Albuquerque, Governador do Mato Grosso no fim do século XVIII. Cuiabá, FCMT, 1978.
- LAPA, José Roberto do Amaral. Economia Colonial. São Paulo. Perspectiva, 1973.
- LEVERGER, Augusto (Barão de Melgaço). Apontamentos cronológicos da Província de Mato Grosso. RIHGB 205 208-385, outubro/dezembro 1949.
- LEVERGER, Augusto (Barão de Melgaço). Breve Memória Relativa à Chorografia da Província de Mato Grosso. RIHGB, t. XXVIII, 1965.
- NUNES DIAS, Manuel. A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. São Paulo. Col. da Revista de História, 1971.
- PINTO, Emanuel Pontes. Rondônia Evolução Histórica. Rio de Janeiro. Expressão e Cultura, 1993.
- ROLIM DE MOURA, D. A. Correspondências. Compilação, Transcrição e Indexação de PAIVA, A. M. et alli. Cuiabá, UFMT, 2 v, 1982/83.
- VOLPATO, Luíza Rios Piei. Mato Grosso. Ouro e Miséria no Antemural da Colônia (1751-1819). Dissertação de Mestrado. São Paulo. F.F.L.C.H.- USP, 1980.

NOTAS

ⁱ Delia del Pilar Otero. E1 Acre: un nuevo caso de fragmentación dei espacio amazónico. In: DATA. Revista dei Instituto de Estudios Andinos e Amazónicos. La Paz, 1993, no. 4.

ⁱⁱ Vide Emanuel Pontes Pinto. Rondônia, Evolução Histórica: a Criação do

Território Federal do Guaporé. Fator de Integração Nacional. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993, p. 79; Said Zeitum Lopez. Amazonia boliviana: introducción al estudio de la tematica norteamazonica. La Paz. Producciones Gráficas Visión, 1991, p. 26; Vítor Hugo, Desbravadores. Rio de Janeiro. Cia. Brasileira de Artes Gráficas, 1991, p. 21.

ⁱⁱⁱ Luiza Rios Ricci Volpato. Mato Grosso: ouro e miséria no antemural da colônia 17511819. Dissertação de Mestrado. FFLCH. São Paulo, 1980.

Marco Antonio Domingues Teixeira, Dos campos d'ouro a cidade das ruínas apogeu e decadência do colonialismo português no vale do Guaporé: séculos XVIII e XIX. Dissertação de Mestrado, UFPe. Recife, 1997.

Denise Maldi Meireles. Guardiães da fronteira rio Guaporé século XVIII. Petrópolis. Vozes 1978. ^{iv} Vide Arthur César Ferreira Reis, Limites e demarcações na Amazônia brasileira. 2 vol., Belém, SEJUP, 1993 e Leandro Tocantins, Formação histórica do Acre. 3 vols., Rio de Janeiro, Ed. Conquista, 1961.

^v Interessante comentário sobre o "imperialismo Brasileiro" e a questão de fronteiras em Victor Leonardi, Entre árvores e esquecimentos: história social nos sertões do Brasil, Brasília, Ed. Paralelo/UNB, 1996, p. 272.

^{vi} Vide Said Zeitum Lopez, obra citada e Jose Aguirre Acha, De los Andes ai Amazonas: recuerdos de la campanha dei Acre. La Paz, Imprenta Superei, 1980.

^{vii} Álvaro Maia, Gente dos seringais. Rio de Janeiro, s/ed., 1956, p.104.

^{viii} Estas incursiones Jesuitas que provenían tanto de las misiones de los Moxos Audiencia de Charcas como de Marañón y Gran Pará Brasil..." Said Zeitum Lopez, obra citada, p. 29.

^{vix} Álvaro Maia, obra citada, p.120.

^x Juan B. Coimbra. Siringa: Memorias de un colonizador dei Beni. La Paz, Libreria Editorial Juventud, 1989. p. 100.

^{xi} Emanuel Pontes Pinto, obra citada, obra citada, p. 88 e Antonio Carvalho Urey, Sintesis Monografica dei Beni. Trinidad, Talleres dela Universidad Gral. Jose Ballivian, 1975

^{xii} Neville B. Craig, Estrada de ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição. Rio de Janeiro, Cia. Ed. Nacional, 1947, p. 349.

^{xiii} Antonio Carvalho Urey, obra citada, p. 55.

^{xiv} Said Zeitum Lopez, obra citada, p. 29.

^{xv} Álvaro Maia, obra citada, p. 118.

^{xvi} Neville Craig, obra citada, p. 127.

^{xvii} Antonio Carvalho Urey, obra citada, p. 58.

^{xviii} Juan B. Coimbra, obra citada, p.88.

^{xix} Álvaro Maia, obra citada, p.131.

^{xx} Juan B. Coimbra, obra citada, p.71.

^{xxi} Álvaro Maia, obra citada, p.131.

^{xxii} Lobato Filho Avançai para o Jamari: a comissão Rondon nas selvas do Alto Madeira. Rio de Janeiro, s/ed., 1957, p. 28.

^{xxiii} Eduardo Barros Prado, Eu vi o Amazonas. Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, 1952, p. 195.

^{xxiv} Manoel Rodrigues Ferreira, A Ferrovia do Diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo, Ed. Melhoramentos, p. 77.

^{xxv} Antonio Carvalho Urey, p. 64; Juan B. Coimbra, p. 171; Jose Aguirre

Acha, p. 187-9, obras citadas.

^{xxvi} Richard Colher, *The river that God forgot: the dramatic story of the rise and fall of the despotic Amazon rubber barons*. New York, E. P. Dutton & Co., 1968, p. 57.

^{xxvii} , María dei Pilar María dei Pilar Gamarra, obra citada, La participación estatal en la industria de la goma elástica. In: *DATA, Revista dei Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos*. 4, La Paz, 1993, p. 41.

^{xxviii} Juan B. Coimbra, obra citada, p.p. 94-5.

^{xxix} Jose Aguirre Acha, obra citada, p. 180.

^{xxx} Heráclito Bonilla, *Estructura y eslabonamientos de la explotación cauchera en Colombia, Perú, Bolivia y Brasil*. In: *DATA: Revista dei Instituto de Estudios Andinos Amazónicos*. La Paz, 1993, p. 9.

^{xxxI} "...existió una intensa comunicación e intercambio de productos entre la savana

mojeña ubicada en la cuenca amazónica y los pueblos andinos vía región boscosa circunscrita entre los rio Beni e Madre de Dios por los caminos y terraplenes levantados que surcan el espacio norte pampeano, lo que tenían ai parecer su epicentro en el Lago Roruaquado; caminos que en el sector norte tienen la dirección inequívoca dei río Beni en ruta hacia un destino que no podia tener fin sinó en el Cuzco incaico." Said Zeitum Lopez, obra citada, p. 137.

^{xxxii} Vide PORRO, Antônio. O povo das águas: ensaios de etno-história amazônica. Rio de Janeiro. Vozes, 1995.

^{xxxiii} Carlos de Araújo Carlos de Araújo Moreira Neto, obra citada, *Índios da Amazônia: de maioria à minoria (1750-1850)*. Petrópolis, Ed. Vozes, 1988, p. 81.

^{xxxiv} Aureliano Tavares Bastos, *O vale do Amazonas*. Rio de Janeiro, Cia. Ed. Nacional, 1937, pp. 358-66.

^{xxxv} Marajó (Barão de), obra citada, p. 137.

^{xxxvi} Heráclito Bonilla, obra citada, p. 9.

^{xxxvii} Herbert Klein, *Historia de Bolívia*. La Paz, Editorial Juventud, 1994, pp. 119-20.

^{xxxviii} Maria del Pilar Gamarra, obra citada, p. 28.

^{xxxix} Aureliano Tavares Bastos, obra citada, p. 274.

^{xl} Herbert Klein, obra citada, pp. 149-53.

^{xli} Franz Keller, *The Amazon and Madeira River*. Citado por Antonio Carvalho Urey, obra citada, p.55.

^{xlii} Nevile Craig, obra citada. p. 222.

^{xliii} João Severiano da Fonseca, obra citada, p. 305.

^{xliv} Maria dei Pilar Gamarra, obra citada, p.73, nota 30.

^{xlv} Aureliano Tavares Bastos, obra citada, pp. 274-5.

^{xlvi} Beni, Santa Cruz e Cochabamba: "... os três departamentos citados que contem o duplo de população das duas províncias brasileiras ribeirinhas (...) a agricultura vai-se desenvolvendo nos mesmos departamentos, e é indústria mais exercida ali que no Alto-Amazonas." Aureliano Tavares Bastos, obra citada, p. 276-7.

^{xlvii} Lobato Filho, obra citada, p. 27.

^{xlviii} Aureliano Tavares Bastos, obra citada, pp. 222-3,274-5, 270-1, 316-7

^{xlix} Juan B. Coimbra, obra citada, p.137.

^l João Severiano da Fonseca, obra citada, pp. 275-99.

^{li} Leonardi, p. 70.

- ^{lii} Neville Craig, obra citada, p. 230.
- ^{liii} João Severiano da Fonseca, obra citada, p. 299
- ^{liv} Aureliano Tavares Bastos, obra citada, pp. 358 e 370.
- ^{lv} Emanuel Pontes Pinto, obra citada, p. 88.
- ^{lvi} João Severiano da Fonseca, obra citada, p. 235.
- ^{lvii} Marajó (Barão de), obra citada, p. 132.
- ^{lviii} Anthony Smith, Os conquistadores do Amazonas: quatro séculos de exploração e aventura no maior rio do mundo. São Paulo, Editora Best Seller, s/d, p. 357.
- ^{lix}* 1 libra ou 1 arrátel equivaleria a 459 gramas.
- ^{lix} Joseph Barbosa de Sá, *Relação das povoações do Cuyabá e Mato Grosso de seus princípios até os presentes tempos.* Cuiabá, UFMT, 1976, p. 18.
- ^{lx} Augusto Leverger (Barão de Melgaço), *Apontamento cronológicos da Província de Mato Grosso.* RIHGB 205 208-385, outubro/dezembro 1949. p. 252.
- ^{lxi} Antônio Rolim de Moura (Dom), *Correspondências.* Apud Maria de Lurdes Bandeira, *Território negro em espaço branco.* São Paulo, Brasiliense, 1988, p. 100.
- ^{lxii} Rolim de Moura, *Op. cit.* p. 79.
- ^{lxiii} *Idem.*
- ^{lxiv} *Ibidem,* p. 81.
- ^{lxv} Melgaço, Barão de. *Op. cit.* p. 291.
- ^{lxvi} A Povoação do salto Grande foi iniciada em 21/02/179 pelo juiz Teotônio da Silva Gusmão num lugar descrito por José Gonçalves da Fonsêca como marcado pela presença "... de uma muralha desmantelada, por cujas ruínas precipitando-se a água do rio com furiosa violência resulta um espantoso estrondo, que a haver nas margens povoação seria provável padecerem seus habitantes a surdez.". Melgaço, Barão de. *op. cit.* In Manoel Rodrigues Ferreira, *A ferrovia do diabo,* São Paulo, Ed. Melhoramentos, 1987, p. 36. Atacada pelos Muras a povoação foi abandonada em 1761. Em 1769 Luís Pinto Sousa Coutinho remeteu um novo projeto de ocupação da região à Secretaria de Estado em Lisboa.
- O Povoado do Balsemão foi iniciado por ordem do Capitão-General Luís Pinto de Sousa Coutinho que navegou pelo Madeira com destino a Vila Bela em 1768. O próprio governador traçou a planta do povoado, definindo suas ruas, disposição dos prédios residenciais e oficiais e ainda estabeleceu no local 151 pessoas para ali residirem. Vide João Severiano da Fonseca, *Viagem ao redor do Brasil (1875-1878),* Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora, 1986, pp. 67 e seguintes.
- Quanto a santo Antônio do Madeira é importante explicar que não se localizava às margens da 1ª cachoeira (Santo Antônio), mas há 4 dias de viagem rio abaixo. Vide Manoel Rodrigues Ferreira, *op. cit.,* p. 34.
- ^{lxvii} Diário da bandeira de Francisco de Mello Palheta ao rio Madeira em 1722.
- In** Capistrano de Abreu, *Caminhos antigos e povoamento de Brasil.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1989, p. 119 e seguintes.

*¹Piuns = mosquito: que atacam em nuvens nas proximidades dos rios, principalmente nos períodos de baixas das águas entre maio e setembro. Causam febre e profundo transtorno, tomando certas regiões absolutamente inevitáveis.

*² Aboiada = serpente aquática do gênero Anacondas. Também chamada Sucuri ou Sucuriju ou ainda Boiúna. É a maior serpente das Américas, atingindo mais de 10 metros. Povo a imaginário dos caboclos e índios da Amazônia, que lhe atribuem poderes sobrenaturais.

*³ Passos = medida antiga, equivale a 0,82 m.

*⁴ Pés = medida inglesa que equivale a 0,3060 m.

^{lxxiii} Cf. João Severiano da Fonseca Op. cit. p. 67 e seguintes, também João Vasco Manoel Braum, Roteiro corographico da viagem que se costuma fazer da Cidade de Belém do Pará a Villa Bella de Matto Grosso. RIHGB. vol. 23, 1960, p.p. 439 e seguintes, ainda: Melgaço (Barão de), Breve Memória Relativa à Chorografia da Província de Mato Grosso. RIHGB. t. XXVIII, 1965, p.p. 124 e seguintes.

^{lxxix} Sobre monções, ver: Maria de Lurdes Bandeira, op. cit., p.p. 107 e seguintes; José Roberto do Amaral Lapa. Economia Colonial. São Paulo, Perspectiva, 1973, p.p. 23 e seguintes; Emanuel Pontes Pinto, Rondônia Evolução Histórica. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993, p.p. 40 e seguintes; Manuel Nunes Dias, Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. São Paulo, Col. da Revista de História, 1971, p.p. 330 e seguintes; Antônio Carreira, As Companhias Pombalinas do Grão-Pará e Maranhão / Pernambuco e Paraíba. Lisboa, Editorial Presença, 1982, p.p. 35 e seguintes.

^{lxx} Fonte: Memória dos preços que no Estado do Mato Grosso são vendidos os gêneros molhados e secos. A. H. U. C.P. nº33 -1772. In Manuel Nunes Dias, op. cit., p.p.419-420.

*¹Tostão = moeda de prata equivalente a 100 réis.

*² Côvado = medida de comprimento igual a 66 cm.

*³ Vara = medida antiga igual a 110 cm.

^{lxxi} Cf. Melgaço, Barão de. op. cit. p. 274 e José Roberto do Amaral Lapa, op. cit., p. 97.

^{lxxii} Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a Diogo de Mendonça Corte Real datada de 26/02/1753. In Correspondência dos Governadores com a Metrópole. Códice Manuscrito nº695 (1752-1757), p. 39-40. A.P.P. In Manuel Nunes Dias, op. cit., p. 417.

^{lxxiii} Idem, p. 418.

^{lxxiv} Carta aos Administradores da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, 08/01/1760. In Antônio Rolim de Moura (Dom), op. cit., p. 81.

^{lxxv} A obtenção da prata feita por agentes da Capitania concorria para um relativo e precário equilíbrio nas trocas entre a Capitania e o litoral. No entanto, o caráter ilegal dessa prática não permitia a regularidade do comércio com a colônia castelhana, além de constituir riscos para os que atuavam no processo (perda de carga, confisco de bens, prisões, processos). A parte mais vantajosa dos lucros não permanecia na região, uma vez que a prata contrabandeada era repassada a praças marítimas como parte do pagamento dos artigos importados por esses agentes para o comércio das minas. Outro fator que limitava o afluxo de prata via contrabando, eram as constantes tensões fronteiriças que faziam refluir a penetração do metal e reduziam as possibilidades do contrabando. Deve-se esclarecer que o contrabando era de conhecimento das autoridades tanto do lado português quanto do lado castelhano. O

comércio clandestino, como escreveu Melgaço (Barão de), op. cit., p. 275, se realizava sob a velada diligência e os fingidos protestos das autoridades. Mesmo na Metrópole a situação era estimulada e em suas Instruções Luís de Albuquerque trazia ordens para "animar e desenvolver o dito comércio... com tal disfarce que não pareça que Vossa Senhoria o promove e menos que tem ordem para assim o fazer Instruções que Levou Luís de Albuquerque. Apud Gilberto Freyre, Contribuição para uma sociologia da biografia: o exemplo de Luiz de Albuquerque, Governador do Mato Grosso no fim do século XVIII. Cuiabá, FCMT, 1978.

A maior parte dos lucros era drenada pela Metrópole. É também verdadeiro o fato oposto. Os castelhanos empenhavam-se em drenar o ouro das minas do Mato Grosso para os cofres de Madri, permitindo veladamente e incentivando disfarçadamente a vinda de gêneros (gado, alimentos, etc.) para os colonos da margem portuguesa. Assim sangravam do Guaporé Português recursos em ouro, escravos e manufaturados, enquanto drenava-se para Vila Bela prata, carne bovina, montarias (cavalos, mulas). Assim o padre Belchior Roiz propunha ao boticário Domingos Joseph do Forte Príncipe da Beira a troca de 25 (sic) de prata lavrada por ouro, a 4 oitavas o marco (APEMT, cx. 1780a), enquanto o Alferes Manoel Joseph da Rocha trouxe dos domínios espanhóis trinta cavalos e vendeu um moleque (sic) pago em prata (APEMT, cx. 1780a).

O interesse pela prata, explica Volpato, deve-se ao fato de ela ser usada como principal elemento de troca no mercado internacional. Luíza Rios Rici Volpato, Mato Grosso; Ouro e Miséria no Antemural da Colônia (1751-1819). Dissertação de Mestrado. São Paulo. F.F.L.C.H.-USP, 1980, p.p. 48,97 e seguintes..

^{lxxvi} José Roberto do Amaral, op. cit., p. 99.

^{lxxvii} Francisco de Souza Coutinho, Informações sobre o modo porque se efetua a navegação do Pará para Mato Grosso e o que se pode estabelecer para maior vantagem do comércio e do Estado. In RIHGB. Tomo II. Rio de Janeiro, 1840, p. 298.