

Saber navegar é preciso: remeiros e pilotos indígenas na Viagem Filosófica pela Amazônia (1783-1792)

Knowing to navigate is necessary: rowers and indigenous pilots on the Philosophical Journey through the Portuguese Amazon (1783-1792)

Gabriela Berthou de Almeida

Doutora em História (UNICAMP)

Professora da Universidade Estadual do Piauí (UFPI)

gbalmeida87@gmail.com

Recebido: 12/04/2024

Aprovado: 21/08/2024

Resumo: Objetiva-se abordar a atuação de remeiros e pilotos indígenas na documentação legada da Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira pela Amazônia portuguesa (1783-1792). Embora seja muito estudado o acervo do naturalista, considera-se ser necessário aprofundar as análises acerca das presenças ativas dos colaboradores locais, em especial dos povos indígenas, no cotidiano da expedição. Em contato com o letrado em campo, remeiros e pilotos indígenas colocavam seus saberes, habilidades e técnicas em uso e, conseqüentemente, em circulação. O argumento central mobilizado é que os sujeitos responsáveis por remar e pilotar as embarcações não eram somente a mão de obra disponível localmente, mas dominavam conhecimentos especializados sobre os rios que não podiam ser dispensados pelo viajante. Tinham ainda lógicas próprias de organização do trabalho, as quais eram mantidas mesmo diante da situação de controle. Se não era viável iniciar a viagem sem recorrer aos conhecimentos e trabalhos indígenas, também não foi possível silenciar os seus protagonismos nas fontes.

Palavras-chave: Remeiros Indígenas, Pilotos Indígenas, Viagem Filosófica.

Abstract: This study aims to address the performance of indigenous rowers and pilots in the legacy documentation of Alexandre Rodrigues Ferreira's Philosophical Voyage through the Portuguese Amazon (1783-1792). Although the naturalist's collection has been extensively studied, it is considered necessary to deepen the analysis of the active presence of local collaborators, especially indigenous peoples, in the daily routine of the expedition. In contact with the scientist in the field, indigenous rowers and pilots put their knowledge, skills and techniques into use and, consequently, into circulation. The central argument is that the indigenous people responsible for rowing and piloting the boats mastered knowledge about traveling along rivers that could not be overlooked by travelers in the field. They also had their own work organization logics, which were maintained even in the face of a control situation. If it was not feasible to start the journey without resorting to indigenous knowledge and work, it was also not possible to silence their protagonism in the documentations.

Keywords: Indigenous Rowers, Indigenous Pilots, Philosophical Journey.

Considerações iniciais

Não há nada de novo em dizer que na Amazônia colonial portuguesa praticamente tudo girava em torno dos rios, do mesmo modo que não consiste em novidade destacar que os cursos d'águas foram utilizados de maneira estratégica e com sentidos variados pelos distintos segmentos sociais ao longo do processo de colonização. Além de fonte básica de subsistência, eram os “caminhos móveis” (HOLANDA, 1976, p. 22) que ligavam as aldeias, vilas e povoações, pelos quais escoavam os produtos a serem comercializados, por onde ocorria o descimento e as fugas indígenas. Esses caminhos consistiam ainda em marcos de fronteiras físicas e simbólicas, disputadas por indígenas, quilombolas, luso-brasileiros, portugueses e outros europeus, propiciando a formação de “zonas de contato”, onde agentes e culturas diversos se entrecruzavam. (PRATT, 1999)

Por Amazônia colonial portuguesa entende-se uma vasta e heterogênea região do norte da América portuguesa, independente do ponto de vista administrativo do Estado do Brasil até o século XIX, e denominada de diferentes modos ao longo do período colonial. (SAMPAIO, 2003; CHAMBOULEYRON, 2009) Não é possível usar sem custos a palavra para denominar uma região do período colonial: “a expressão Amazônia brasileira foi criada no século XX para definir certas áreas do norte do Brasil, supostamente detentora das mesmas características físicas e socioculturais, e que abrangeria mais de 40% do atual território nacional brasileiro.” (CARDOSO, 2017, p. 45) De todo modo, a sua adoção para abordar um contexto histórico mais recuado no tempo tem potencial explicativo, uma vez que sinaliza para o reconhecimento de características semelhantes que deram origem a um projeto articulado e específico de colonização.

Na conhecida Viagem Filosófica, coordenada pelo naturalista luso-brasileiro Alexandre Rodrigues Ferreira entre as décadas de 1780 e 1790, os rios das capitanias do Pará, São José do Rio Negro e Mato Grosso e Cuiabá – particularmente a extensa malha fluvial ligada ao rio Amazonas – foram tomados como objeto de interesse investigativo, sendo reproduzidos em mapas e desenhos, e se constituíram enquanto espaços privilegiados, em alguns casos únicos, de deslocamento. A documentação legada da expedição deixa ainda outras pistas: os rios podem ser apreendidos enquanto complexos nos quais os domínios sociotécnicos e de conhecimentos detidos pelas populações indígenas que habitavam ou transitavam pelas regiões percorridas se construía e se transformavam. Deste modo, foram caminhos garantidores não somente da circulação de gentes, produtos naturais, mercadorias, mas também de conhecimentos, em particular sobre o saber remar e pilotar em regiões e com barcos e remos específicos.

Com o objetivo de mapear a atuação de remeiros e pilotos indígenas em registros legados da viagem, foram priorizadas a análise de três fontes históricas. Trata-se de dois desenhos: *Prospecto da canoa em que navegaram os empregados da expedição filosófica pelos rios Cuiabá, S. Lourenço, Paraguai e Jauru e Prospecto da Vila de Cameté e da Entrada que fez o Exmo Sr Martinho de Souza e Albuquerque*, ambos atribuídos ao desenhista José Joaquim Freire, e um texto escrito por Rodrigues Ferreira, a *Memória da Marinha do interior do Pará*, de 1787. Nenhuma delas foi produzida tendo como objetivo evidenciar os conhecimentos e formas de organização do trabalho indígenas. As nossas reflexões, bem como a seleção destas três fontes foram construídas mapeando e costurando fragmentos em um amplo conjunto documental.

Em uma leitura crítica que combinou texto e imagens inseridos em seus contextos de produção, foi possível apreender como o trabalho de remeiros e pilotos eram desempenhados a partir de uma divisão laboral justificada pelos distintos conhecimentos e habilidades que detinham. Antes de analisar os documentos, cabem algumas notas sobre a atuação dos povos indígenas como remeiros e pilotos em viagens realizadas com diferentes objetivos no sertão amazônico.²⁶³ Esse exercício nos permite notar que a viagem filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira se valeu de experiências de contato e lógicas de circulação já estabelecidas na Amazônia.

Um território serpenteado por rios: os povos indígenas e as ações de remar e pilotar as canoas

O trabalho indígena foi primordial no processo de colonização da Amazônia. As viagens ocorridas neste amplo território, por variadas motivações, tinham parte expressiva de sua tripulação composta por indígenas empregados no serviço do remo e pilotagem. A necessidade de indígenas para este tipo de serviço era constante e em número elevado. A título de exemplo: “na expedição que fez à Quito, no Peru, em 28 de outubro de 1637, o capitão Pedro Teixeira sai do Pará com uma frota

²⁶³ Não cabe aqui recuperar todo o debate acerca dos significados e práticas associadas à construção dos sertões na América portuguesa, mas são necessárias algumas considerações. Em reflexão sobre o sertão da Amazônia entre os séculos XVII e XVIII, Viana e Pompeu destacaram que se tratava de um ambiente multifacetado. Ao procurar compreender o conjunto de projetos e práticas de sujeitos que transitavam por esses espaços, compreenderam o sertão para além do “lugar em si”. Com foco nos aspectos da vida militar e econômica no período colonial, os autores verificaram que o sertão amazônico estava “ligado às interações de práticas especificamente construídas pelo domínio da vida na floresta”, somente podendo “ser lido e visto sob a ótica das pessoas que fizeram dele a sua vida.” (POMPEU; VIANA, 2020, p. 272)

composta por quarenta e sete canoas grandes, e nelas setenta soldados portugueses, mil e duzentos índios remadores e guerreiros.” (FERREIRA, 2016, p. 102)

Nas canoas era formado um microuniverso, marcado por divisões de tarefas e domínio de distintos conhecimentos, habilidades e técnicas. Os *jacumaúbas*, como eram conhecidos os pilotos, desfrutavam de reconhecimento no interior dos barcos, e também nas suas povoações. Eles se destacavam “sobre os remeiros e até mesmo sobre os Principais indígenas.” (FERREIRA, 2016, p. 107) Nas expedições para coletas de drogas, “enquanto os remeiros remavam por toda a viagem até as feitorias e ainda tinham que se embrenhar na mata à coleta das drogas do sertão, os *jacumaúbas* repartiam os índios para a coleta e ficavam nas feitorias na companhia dos Cabos de Canoas.” (FERREIRA, 2016, p. 134)

Do mesmo modo, havia diferentes remunerações aos membros que compunham a tripulação: “aos remeiros pagavam-se duas varas de pano por mês; aos proeiros, três varas; e aos *jacumaúbas*, ou pilotos, quatro varas de pano.” (CHAMBOULEYRON; BONIFÁCIO; MELO, 2010, p. 25) Além disso, Heather Roller demarcou que, quando havia suspeita de desvios dos produtos coletados na floresta, “os pilotos da expedição (*jacumaúbas*) forneciam os primeiros depoimentos, seguidos pelos arqueiros (proeiros), em razão de seu status mais elevado entre os tripulantes.” (ROLLER, 2013, p. 215) Os povos indígenas tinham, evidentemente, ciência do papel que desempenhavam nos deslocamentos pelos rios e, a depender das condições impostas, se recusavam a compor as comitivas ou desertavam durante a viagem. Wania Viana e Elias Ferreira observam que eles “agiam motivados por interesses próprios, estabeleciam alianças, acordos, negociavam apoio e imprimiam lógicas e dinâmicas particulares aos processos coloniais constituídos, sobretudo, das interações entre os sujeitos que se deslocavam em canoas pelos rios amazônicos para as mais diversas atividades.” (FERREIRA, VIANA, 2021, p. 20)

Como já demarcado na historiografia, a partir de meados do século XVIII, ganharam impulso as expedições de cunho científico realizadas na América e na África. Muitas das viagens eram financiadas por reinos colonialistas, tal como Portugal, e entre os seus objetivos estavam a construção de redes de informação e de redistribuição de exemplares da flora, fauna, minerais e da cultura material humana em escala global. As informações reunidas eram tomadas como parte integrante das rotinas administrativas e para elaborar estratégias de exploração econômica e humana, o que justificava os investimentos nos estudos da natureza do reino e, principalmente, das colônias. (KURY, 2004)

Naturalistas, matemáticos, engenheiros, desenhistas, munidos de instrumentos de medidas, livros, instruções, diários, mapas, se valiam de lógicas de circulação pelos sertões, de acúmulos de saberes e da organização de um mundo do trabalho que os antecederiam. Não é surpresa o fato de nas expedições científicas, tal como a de Rodrigues Ferreira, assim como nas de coleta de drogas nos sertões, a maior parte da tripulação ser composta por remeiros e pilotos indígenas. Longe de ser uma aptidão natural ou a única mão de obra disponível localmente, remeiros e pilotos indígenas possuíam “conhecimentos profundos da floresta, seus caminhos e das espécies arbóreas, fruto da longa experiência, passadas entre gerações e que lhes permitiram acumular um ‘saber venatório’ caro aos estrangeiros (europeus e africanos).” (FERREIRA, 2016, p. 75)

Posto deste modo, o conhecimento acumulado sobre a natureza na Viagem Filosófica na Amazônia carrega várias camadas de saberes, incluindo os dos remeiros e pilotos indígenas. Mary Louise Pratt demonstrou como as expedições científicas realizadas a partir da segunda metade do século XVIII, na América e na África, levaram à construção de interlocuções entre viajantes e populações nativas. A autora denomina de “zonas de contato” estes espaços, “onde culturas díspares se encontram, se chocam, se entrelaçam uma com a outra.” (PRATT, 1999) Se, por um lado, tais relações são marcadamente assimétricas e violentas, por outro, elas abrem possibilidades para apreender como o conhecimento científico se constituiu, também, nas margens, em locais fronteiriços e a partir de trânsitos.

Não nos parece que tal dimensão tenha sido suficientemente demarcada nos estudos que tem como foco analisar a produção de conhecimento científico setecentista. No caso do material legado da Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira, esforços recentes têm sido realizados no sentido de compreender as redes de colaboradores locais, destacando o papel central desempenhado pelos indígenas na coleta, recolhimento e análises de espécies da flora amazônica (ALMEIDA, 2020; DOMINGUES, MELO-ALVES, 2021). A novidade deste artigo consiste em abordar fontes escritas e imagéticas em que foram mencionadas ou retratadas as atuações dos remeiros e pilotos indígenas, responsáveis por colocar em movimento a Viagem Filosófica.

Não se encontra uma só equipe que seja resistente a uma fadiga semelhante

O *Prospecto da canoa em que navegaram os empregados da expedição filosófica pelos rios Cuiabá, S. Lourenço, Paraguai e Jauru*, reproduzido a seguir, contempla em uma canoa, comumente utilizada para transporte

de pessoas e mercadorias, parte da equipe da Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira. De forma textual, o naturalista registrou que *igari ou igarité* era o nome usado na “língua geral dos índios” para “os vasos da sua navegação”, os mesmos que os portugueses nomeavam de canoas. Eram feitas de um só tronco de árvore, escavado e aberto ao fogo. Uma canoa ou *igarité* era “toda e qualquer embarcação sem quilha, formada do casco simplesmente ou com obras superiores”, poderia ter parte coberta, como no caso do desenho, ou não. Como explicava Ferreira, “o que os canoeiros chamam quilha da canoa são os dois talões de popa e proa.” A ausência dos talões era útil para a circulação em rios e costas com baixa de areia, pedra ou raízes de árvores, facilitando o desencilhe. (FERREIRA, 1787)

Imagem 1:
Prospecto da canoa em que navegaram os empregados da expedição filosófica



Fonte: FREIRE, José Joaquim. Prospecto das canoas em que navegaram os empregados da Expedição Filosófica pelos rios Cuiabá, São Lourenço, Paraguai e Jauru. [Freire ou Codina], c.1785. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira (1783-1792), ARF/32, v. 2. Museu Bocage, Lisboa.

Em tratados de engenharia e arquitetura militar de Portugal nos setecentos, os prospectos eram uma espécie de planta militar com caráter informativo. Dentre suas características destacavam-se a padronização de cores das embarcações, da terra, da vegetação, da água, das construções, da disposição

dos elementos em tela e da legenda explicativa, responsável por complementar a imagem ordenadora da vida humana e natural. A forma de representar a natureza assumia uma “complementaridade de informações entre as representações conferindo a tridimensionalidade aos objetos pela complementaridade de visões verticais (como os mapas, cartas geográficas, plantas, etc.) e horizontais (como os prospectos e perfis).” (PATACA, 2014, 62-79)

A autoria da imagem foi atribuída a José Joaquim Freire, um dos riscadores da Viagem Filosófica. Em parceria com Joaquim José Codina, Freire produziu centenas de registros visuais sobre as capitanias do Pará, São José do Rio Negro e Mato Grosso e Cuiabá. Nascido em Portugal, a exemplo de outros letrados e artistas da época, teve formação nas técnicas de desenho militar e da história natural. Ele foi incorporado como desenhista no Real Jardim Botânico da Ajuda e, na sequência, como riscador da equipe de Rodrigues Ferreira. Concluída a jornada de quase uma década na Amazônia, retornou para Lisboa, onde permaneceu trabalhando nos quadros da monarquia, inclusive dando continuidade ou refazendo registros visuais iniciados em campo. Havia um certo consenso de que os filósofos naturalistas em campo deveriam saber desenhar ou ser acompanhados por riscadores. Ao analisar a formação letrada da mocidade luso-brasileira entre fins do século XVIII e início do XIX, Iara Lis Schiavinatto considerou que o desenho era uma “espécie de linguagem instrumental útil e necessária, que conseguiria federar uma séria de conhecimentos e habilidades cognitivas, podendo valer-se ou não de instrumentos, cálculos matemáticos, proporção e simetria para garantir precisão.” (SCHIAVINATTO, 2023)

Na prancha em análise, os cinco remeiros, vestidos com calção branco na altura dos joelhos e chapéu para proteção em longas jornadas no sol, encontram-se na proa do barco, separados dos demais pelo toldo e por uma cobertura que servia de abrigo para as cargas e bagagens. Mantinham-se em pé, a segurar os remos longos, e dispostos sucessivamente um para direita e outro para a esquerda. Sérgio Buarque de Holanda identificou a descrição dessa forma de se posicionar nas canoas em relatos de paulistas envolvidos no comércio das monções. Os remeiros executavam a sua tarefa em pé, na proa do barco, dispostos para lados diferentes, sendo isso “corrente não só no Brasil, como em todo o continente americano.” (HOLANDA, 1976, p. 32-33) Na esteira da argumentação, destacou o fato de os colonizadores portugueses, “na arte de navegação interior”, terem se valido largamente das práticas usuais entre as populações nativas.

Assim como na escolha das embarcações, a seleção dos remos estava associada às características dos rios percorridos. Nas navegações pelas beiradas dos rios, contra a correnteza e para

muitos igarapés eram usados remos curtos: “não servem os remos longos, porque nem sempre há fundo para eles, nem quando é preciso vencer a força de uma correnteza se pode com eles amiar tanto as remadelas, como com remos curtos, de que usam os índios das povoações.” (FERREIRA, 1787) Os mais longos, feitos pelos indígenas “atando com cipós nas extremidades das varas”, tinham préstimo nas viagens de água abaixo, feitas pelo meio de rios com profundidade e ajudadas pela correnteza. É o que parece ser representado na imagem: a canoa situada no meio do rio, enquanto os remeiros em pé seguram remos longos.

Há uma divisão do trabalho no interior da canoa que incluía homens com distintos status sociais. Para Ermelinda Pataca, “é provável que os remeiros que aparecem na canoa sejam negros escravizados, já que de acordo com a provisão de pessoas e equipamentos para a viagem realizada entre vila Bela e Cuiabá, foram encarregados ‘pretos de serviço’.” (PATACA, 2015, p. 276) Na *Relação do que se faz preciso aprontar de homens, canoas, mantimentos e outros preparativos necessários para o transporte do Dr. naturalista e mais empregados da Expedição Filosófica, em viagem pelos rios Cuiabá abaixo, Paraguai acima até o Porto do Registro do Jauru* foi descrito que “para remeiros das canoas grandes são preciso vinte, porque com os quatro negros escravos de sua Majestade que tem acompanhada a mesma expedição se completa a precisa conta de vinte e quatro remeiros para quatro canoas.” (PATACA, 2015, p. 276)

A partir da prancha não é possível precisar a origem social e étnica dos cinco remeiros. No entanto, Rodrigues Ferreira salientou em suas *Observações gerais e particulares sobre a classe dos mamíferos observados no território dos três rios da Amazonas, Negro e da Madeira* que os indígenas eram preferidos, se comparados aos negros e brancos, no serviço do remo, pois eram mais ágeis e resistentes. Em uma análise que combinava fatores climáticos, geográficos e culturais, dentre os quais destacava-se o pressuposto da suposta e pretensa superioridade civilizacional do europeu, afirmou que entre os indígenas “a agilidade excedia a força”. Para ele, enquanto o negro era mais apto ao trabalho com a enxada e com o machado, os indígenas destacavam-se “para o serviço das canoas e em tudo que relacione a pescar, nadar, remar.” (FERREIRA, 1972 [1790], p. 83)

O naturalista se dizia impressionado com as canoas que saíam do Pará rumo aos sertões. Os remeiros empregados em tais diligências demonstravam tamanha resistência que não se encontraria “uma só equipe que seja, tanto de brancos como de pretos, resistente a uma fadiga semelhante; os portugueses bem o podem dizer. E todos os dias vemos índios desta maneira, assim estão habituados desde a infância.” (FERREIRA, 1972 [1790], p.84) Resistir à fadiga de longas viagens e estar “habituação desde a infância” não estava associado, como já dissemos, a uma aptidão natural, mas podem remeter

aos conhecimentos ancestrais associados aos rios, transmitidos entre as gerações, os quais foram atravessados (e muitas vezes desagregados) pelas dinâmicas coloniais.

Ainda que todos os indígenas demonstrassem destreza para atividades das águas e suportassem as agruras do remo, na perspectiva do naturalista, havia diferenciações entre os conhecimentos que dominavam. Na *Memória sobre a marinha interior do Estado do Grão Pará*, Rodrigues Ferreira descreveu as peculiaridades dos incorporados nas canoas das mais altas autoridades, como na do Governador do Grão Pará. Em viagens oficiais eram priorizados os “mais valentes em remos”, tais como os “Cametauanos ou índios de Cameté e os Aruanos e Sacacas e outros índios da Ilha Grande de Joanes.” (FERREIRA, 1787) No caso desses últimos, Rodrigues Ferreira afirma que “estando eles habituados a travessias muitas vezes a formidável boca do rio Amazonas, entendem de maréação.” (FERREIRA, 1787)

Isso fazia com que eles se tratassem “entre si de marinheiros do salgado, em desprezo dos outros índios do sertão”, nomeados como “remeiros de água doce.” Em contrapartida, os indígenas do sertão possuíam maior domínio em percorrer rios encachoeirados. Segundo o naturalista, os que habitavam regiões próximas às costas eram também denominadas de “remeiros de maré”, não sendo destros para lidar com baixas de rios, correntezas, cachoeiras, quedas d’águas. (FERREIRA, 1787) Estamos, portanto, diante de domínio de técnicas e conhecimentos especializados e de elementos estruturantes de um mundo do trabalho, constituídos a partir de sabedorias plurais e preservadas/recriadas diante da violência colonial.

Seguindo a análise da imagem, quatro homens brancos ocupam a parte traseira da canoa, onde encontra-se fixada a bandeira com o brasão Real. Dois deles parecem contribuir com o rumo e movimento do barco, na medida em que seguravam remos longos, mantinham-se atentos ao curso do rio. Outros, sentados, observavam as redondezas remetendo para a garantia da segurança do grupo. Rodrigues Ferreira fez registros sobre os riscos oferecidos a quem navega no “interior daqueles sertões”. Poderiam vir do céu com trovoadas súbitas, do próprio rio com pedras, restingas em forma de banco de areia, troncos e raízes de árvores e da terra com barreiras de terra que desabavam. Tinham origem, também, na hostilidade dos insetos venenosos, das feras e dos povos indígenas tidos como inimigos. (FERREIRA, 1787)

Os riscos vindos da mata compuseram diferentes relatos ao longo do período colonial. Antônio Pires da Silva Pontes Leme e Francisco José de Lacerda e Almeida, contemporâneos de Rodrigues

Ferreira em Coimbra e também incumbidos de missão diplomática e científica na Amazônia, quase foram atravessados por flechas disparadas, quando viajavam entre Barcelos e Vila Bela. O caso foi registrado pelos viajantes em diários que circulavam entre os agentes coloniais. Lacerda e Almeida informou que foi “atacado pelo gentio que do mato e sem serem vistos, despediram imensas flechas sobre a minha canoa”. Além de quase ter sido atingido no pescoço, informou que “os remeiros se deitaram logo n’água para se ampararem com a outra borda da canoa.” (ALMEIDA, 1841 [1780-1790], p. 22)

Da cabine, protegido do sol e do risco de ter seus cadernos molhados, o naturalista tomava nota do que via. Parecia escrever de maneira contínua o que observava ou talvez aproveitasse a proteção da canoa para organizar o diário. Colocada no rio, a canoa sugere uma boa relação entre portugueses e indígenas que garantiam o movimento do grupo. Na perspectiva dos agentes coloniais e de quem construía a imagem a partir destes interesses, a manutenção da ordem não podia ser dispensada no conjunto, tendo em vista que cada um dava conta de uma demanda. Quando as coisas saíam do controle – com fugas de remeiros, ataques de grupos hostis à presença estrangeira em seus territórios e informações imprecisas sobre os percursos, aspectos que não escapavam dos registros cotidianos, como no que relatamos anteriormente – os resultados da expedição eram comprometidos.

No prospecto, a ordenação e disciplinarização da tripulação e da natureza se faziam presentes e eram parte das estratégias para construir uma narrativa imagética *a posteriori* que apontava para o sucesso da atuação dos agentes coloniais no ultramar. No interior desta lógica, não seria interessante “pintar” um naturalista, sujeito incumbido de colocar em prática o projeto de inventariar e “domar” o meio natural e seus seres, em apuros, a menos que a cena corroborasse com a edificação da bravura do viajante ao enfrentar os “bravios sertões”. Como os desenhos eram acabados, muitas vezes, em Lisboa ou em momentos de permanência da expedição em alguma vila, havia brecha para o ordenamento do cotidiano. No entanto, as tensões, as fugas de remeiros e os conflitos escapavam nos diários e nas correspondências, esses sim relatos feitos no calor da hora. Quando extrapolamos a imagem ordenadora da realidade e concebemos as brechas de liberdade abertas nos sertões, notamos que as lógicas próprias de organização do trabalho indígena e as estratégias de resistência provocavam fissuras na estabilidade e controle que se tentava imprimir.

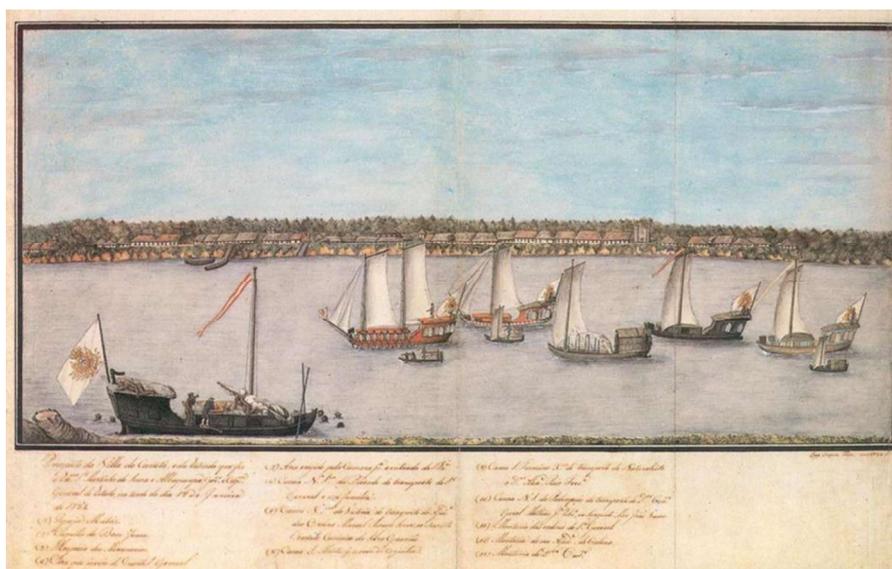
Outro registro visual feito pelo riscador Freire nos permite ter contato com os remeiros representados em ação em uma embarcação oficial. A canoa em questão compõe o prospecto da vila de Cameté, produzido na viagem pelo rio Tocantins a convite do governador Martinho de Souza e

Albuquerque. Para compreender a imagem é necessário abordar “referenciais nos campos da engenharia militar, da arquitetura e da história natural luso-brasileira no final do século XVIII e a definição dos projetos políticos desenvolvidos na Amazônia para urbanização, agricultura e náutica.” (PATACA, 2014, pp. 62-79) Além disso, deve-se pensá-lo em conjunto com a *Memória sobre a marinha interior do Estado do Grão-Pará*, tendo em vista que as embarcações retratadas – desde os pequenos ubás, passando pelas montarias até as canoas do governador, dos militares, do naturalista e do ouvidor – foram descritas no texto redigido por Rodrigues Ferreira. Trata-se do esforço a ser realizado a seguir.

Impossível que um só seja prático de tantas e tão diferentes costas, enseadas e travessia

O Prospecto da Vila de Cameté foi considerado como um exemplar “das associações entre arte, ciência e técnica no conjunto das imagens da Viagem Filosófica.” (PATACA, 2014, p. 63) Enquanto a vila de Cameté e suas instituições administrativas e religiosas – a seguir a lógica de ordenação do espaço urbano levado a cabo no período pombalino – foram contempladas ao fundo, as embarcações da comitiva de Martinho de Souza e Albuquerque e demais autoridades régias, entre elas o naturalista Alexandre Rodrigues e sua equipe, ocupam um plano intermediário.

Imagem 2: Prospecto da Vila de Cameté

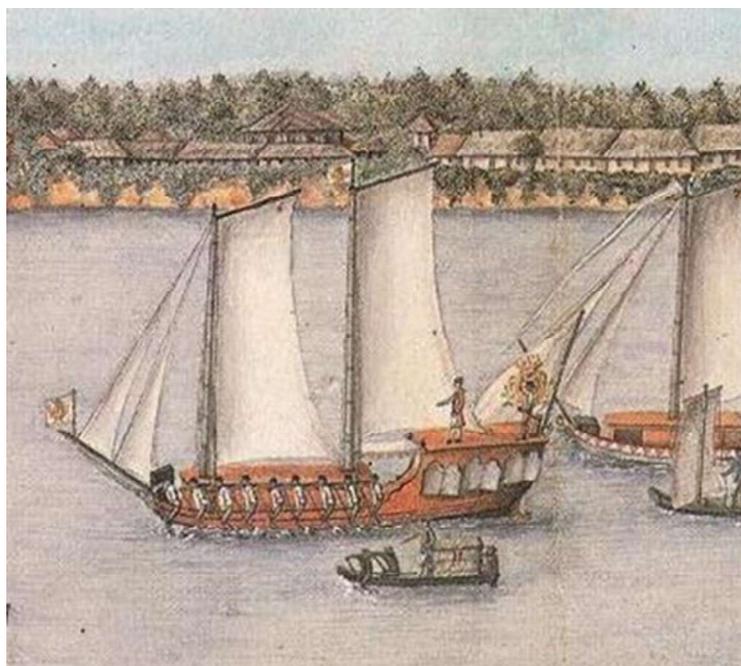


Fonte: FREIRE, José Joaquim. Prospecto da Villa do Cametá, e da entrada que fez o Exmo. Sr. Martinho de Souza Albuquerque, governador e capitão general do Estado, na tarde do dia 19 de janeiro de 1784. Descrição original 1 des, aquarela, col; imagem 46,0 x 22,0 cm em f. 47,5 x 34,5. Custódia Biblioteca Nacional (Brasil), CDD 981.13, MAP.I,4,02 n°017A – Manuscritos.

No primeiro plano, há a embarcação em que o desenhista se autorretrata trabalhando cercado de indígenas e sugerindo a perspectiva do observador. Mais uma vez, o rio arremata a cena, na qual são dispostos barcos e pessoas com marcadores sociais distintos. A lógica de retratar ofícios, que abrange a profissão de naturalista, poderia se estender ao desenhista. Como no caso de Rodrigues Ferreira representado em ação na prancha anterior, era comprovada a observação *in loco* dos letrados, conforme demandava o mundo letrado e científico ilustrado. Em volta da canoa do riscador-observador, em aparente intimidade, há alguns indígenas. Segundo Pataca (2014, p. 63), procurava-se enfatizar a tendência ao “ócio natural” dos nativos que não tinham sido “civilizados” pelos portugueses por meio do trabalho e da religião. Em paralelo, a imagem em conexão com o texto do naturalista alude para capacidade de uma autoridade se impor em territórios vistos ao fundo de forma tão ordenada, algo que se assemelha com o prospecto anteriormente analisado. O retilíneo retrato remete ao curso civilizacional almejado pelos agentes coloniais, que justificava a derrubada da mata e dos povos não inseridos nas dinâmicas de exploração colonial.

Conforme informação explicitada na legenda, a primeira canoa vermelha, nomeada Nossa Senhora da Piedade, servia ao transporte do Governador do Grão Pará; em seguida, com a mesma cor, aparece a canoa Nossa Senhora da Vitória de transporte do Ajudante das Ordens e do Tenente; depois dela a canoa S. Marta que servia de cozinha; seguida da canoa S. Francisco Xavier de transporte do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira e seus acompanhantes; por fim, vinha a canoa Nossa Senhora da Redenção, de cor verde, do transporte do Dr. Ouvidor e do Sargento Mor. Há ainda três barcos menores, as montarias, que serviam de apoio aos demais barcos. Na margem da povoação encontram-se duas ubás, construídas ao modo indígena. Nota-se o esforço de retratar de forma ordenada e harmoniosa, mais uma vez, uma variedade de embarcações e usos.

Imagem 3: Canoa Nossa Senhora da Piedade



Fonte: FREIRE, José Joaquim. Prospecto da Villa do Cameté, e da entrada que fez o Exmo. Sr. Martinho de Souza Albuquerque, governador e capitão general do Estado, na tarde do dia 19 de janeiro de 1784. Descrição original 1 des, aquarela, col; imagem 46,0 x 22,0 cm em f. 47,5 x 34,5. Custódia Biblioteca Nacional (Brasil), CDD 981.13, MAP.I,4,02 n°017A – Manuscritos.

Na canoa Nossa Senhora da Piedade foram contemplados nove indígenas remeiros, vestidos com blusas brancas. Eles são dispostos em pé, enfileirados possivelmente num intervalo de 3 palmos uns dos outros e a segurar os remos longos de forma compassada. Os remeiros trabalhavam sob o olhar de um cabo, homem branco situado na parte superior da embarcação com uma das mãos levantadas indicando posição de comando. Outro sujeito vestido com blusa branca e calça vermelha, um *jacumaúba*, responsável pelo governo do leme, aparece logo atrás dele. Na montaria, situada à frente, os remeiros indígenas também são retratados a seguir as ordens de um homem branco com vestes europeias. Os marcadores de distinção social podem ser confirmados cotejando a imagem com a *Memória da Marinha do interior do Pará*, a qual, como outros documentos, carrega a perspectiva do agente da colonização portuguesa:

a canoa sem cabo e sem piloto esperto é um corpo sem alma, não basta que seja piloto, porque este é um índio, que ainda que saiba, interessa pouco na atividade das

manobras, e o comum de toda esta gente é poupar-se ao trabalho o quanto pode. O cabo sempre é um branco, militar ou paisano. (FERREIRA, 1787)

A qualificação de “desinteressados nas manobras” e “pouco afeito ao trabalho” tinham como contraste a frase “ainda que saiba”. De fato, os *jacumaúbas* sabiam do seu ofício, desempenhavam um trabalho especializado e desfrutavam de um lugar central no microuniverso da canoa. Segundo Rodrigues Ferreira, “ao índio que governa o leme, os brancos chamam piloto e outros índios *jacumaúbas* = quer dizer entre nós no braço do leme.” Era ele o responsável por estar atento ao regime dos ventos e aos possíveis obstáculos e por coordenar o trabalho coletivo de força, ritmo e direção dos remeiros. Além do governo da canoa, os pilotos tinham a seu cargo “a repartição das rações diárias para o sustento dos remeiros.” Havia, segundo naturalista, alguma “desproporção” na divisão, “porque sendo o seu serviço diverso”, tinha vencimento diferente dos remeiros. (FERREIRA, 1787)

No caso da expedição de Demarcação de Fronteira, que antecedeu em poucos anos a de Rodrigues Ferreira, da qual faziam parte 21 pilotos indígenas e 316 remeiros, a ração diária consistia em um alqueire de farinha, “na sua falta oito pacovas ou seis raízes de macaxeira, uma libra de carne ou peixe seco, na falta de carne ou peixe, uma libra de legumes.” (FERREIRA, 2002 [1785], p, 289) Os *jacumaúbas* deveriam fazer a solicitação da comida ao cabo encarregado, como dito anteriormente, um homem branco, o qual liberava os alimentos “uma só vez no dia, para dois comerem.” (FERREIRA, 2002 [1785], p, 289) Portava-se, assim, como um intermediário entre “mundo indígena” e “mundo do branco” no interior do barco.

Na *Marinha do interior do Pará* não fugiu à observação de Alexandre Rodrigues Ferreira duas características dos *jacumaúbas*: 1) eram “índios já provectos em idade e experiência”; 2) eram práticos “para a navegação que se fazem pelos distritos das povoações donde são naturais ou aonde se acham estabelecidos.” Eram, portanto, conhecedores da geografia e hidrografia do território que viviam ou circulavam com frequência. Em viagens de longa distância, como as empreendidas entre o Pará e o Mato Grosso, seria necessário fazer “mudas” dos *jacumaúbas*, assim como era feito com os remeiros. A troca dos pilotos ocorria por ser “impossível que um só seja prático de tantas e tão diferentes costas, enseadas e travessias.” (FERREIRA, 1787)

Como observou Elias A. Ferreira, enquanto os remeiros “eram a força motriz que impulsionava as canoas”, os *jacumaúbas* apresentavam-se como “os guias dos caminhos fluviais”, os “pilotos práticos”, os “peritos insubstituíveis da geografia fluvial”. (FERREIRA, 2016, p. 100) Deste modo, não bastava saber técnicas gerais de pilotagem, como indicar o desvio de um obstáculo visto do barco

ou saber administrar o leme. Era preciso ser detentor de conhecimentos especializados e circunscritos geograficamente, podendo, por exemplo, indicar atalhos, lugares de pouso, antecipar a queda de um rio, uma correnteza. Um piloto dominava as mudanças dos cenários com as cheias e baixas dos rios a fim de evitar o encalhe em bancos de areia e os locais apropriados e seguros para a expedição fazer alto. No mais, dele dependia o trabalho de outros indígenas, os remeiros.

Retomando o prospecto da vila de Cameté, observamos diferenças entre a forma que os remeiros do barco oficial e os da montaria foram desenhados. A primeira consiste na falta de vestimenta dos sujeitos que remavam a montaria; a segunda relaciona-se à estatura dos mesmos que parecem ser menores; a terceira ao fato da execução das atividades na montaria parecer menos ordenadas. Imagem e texto se conectam no sentido de destacar como os remeiros das embarcações oficiais, no caso analisado a da mais alta autoridade política do Grão-Pará, eram escolhidos entre os mais fortes, habilidosos e, acrescento, disciplinados. Como destacado anteriormente, “os índios mais valentes no remo” que equipavam as embarcações eram os naturais da Ilha de Marajó conhecedores da foz do rio Amazonas.

Em outra ocasião, quando planejava o deslocamento entre as capitanias de São José do Rio Negro e a de Mato Grosso e Cuiabá, a documentação produzida a partir da viagem filosófica permite notar os conhecimentos específicos de diferentes grupos de remeiros e pilotos. Os rios que ligavam Barcelos, no Rio Negro, e vila Bela, no Mato Grosso, foram apresentados como perigosos, devido ao “clima doentio” que dava baixa em parte da tripulação, mas também em decorrência das arriscadas cachoeiras a serem derrotadas, principalmente no rio Madeira, o qual permitia o acesso aos rios Mamoré e Guaporé. Há relatos do período que alertavam para dificuldade em encontrar mão de obra para empregar na rota do Amazonas-Madeira-Guaporé.

O perigo era, evidentemente, conhecido entre os próprios indígenas. Isso pode ser vislumbrado quando o naturalista tomou um Cambeba que habitava as margens e ilhas dos rios Solimões como informante acerca da sua própria nação. Indagado sobre o estado atual da povoação que vivia, informou que eram poucos, tendo diminuído muitos nas diferentes viagens dentro do estado e fora dele, principalmente nas que se fazem para “o mato, para o Pará, para o Mato Grosso e para outros rios doentios.” Dizia que ele ainda estava vivo graças à fuga feita no ano de 1765, quando seguiu para Mato Grosso a tropa do tenente coronel João Batista Martel: “receando pelo mesmo que viera a suceder de naquela viagem falecerem a maior parte dos índios remeiros, tomara o expediente de desertar para escapar à morte.” (FERREIRA, 1974 [1787], p. 54)

Tão logo recebida a ordem de que a Viagem Filosófica deveria se estender até Mato Grosso e Cuiabá, o governador do Rio Negro, João Pereira Caldas, informou ao naturalista que algumas dificuldades precisariam ser superadas para viabilizar a partida. A primeira se atrelava à escassez de farinha de mandioca, um dos alimentos dos remeiros, proeiros e pilotos, que experimentava a capitania. A segunda se relacionava ao fato dos indígenas da mencionada capitania, “além de poucos para tão multiplicadas expedições, [eram] menos vigorosos e hábeis para passagem das cachoeiras do Madeira.” (CALDAS, 2007 [1788] p. 224-225)

A fim de solucionar o problema informava ter solicitado junto ao governador do Grão Pará “para um e outro socorro se fazerem vir [remeiros] das povoações do rio Tapajós em semelhança que assim mesmo se praticou na outra expedição.” (CALDAS, 2007 [1788], p. 224-225) Depois disso, a expedição partiu e seguiu com relatos dramáticos de adoecimentos, mortes e fugas de remeiros indígenas. Mais uma vez somos levadas a pensar que a regularidade dos prospectos eram alegorias de uma ordem que se tentava imprimir no mundo colonial.

Rodrigues Ferreira também observou e tomou nota na Memória da Marinha das diferentes tarefas desempenhadas pelos remeiros que atuavam em uma mesma embarcação e como regulavam as remadas de forma compassada. A divisão do trabalho que se tentava controlar e disciplinar respeitava as dinâmicas e o ritmo estabelecidos pelos remeiros e *jacumaúbas*. De acordo com o naturalista, a função principal do piloto era governar o leme e coordenar o trabalho dos remeiros. Estes, por sua vez, desempenhavam diferentes funções, a depender de seus conhecimentos e experiências. Os remeiros “mais valentes e práticos” eram chamados de proeiros, sendo responsáveis por avisar o *jacumaúbas* “de algum obstáculo que se lhe oferece ou de alguma pedra, ou pau ou baixo que ele não pode ver da popa, mormente, que quando se navega de noite.” Segundo o naturalista, “correspondem pelos seus empregos ao mestre piloto e aos marinheiros das naus e outras embarcações do alto.”

Novamente trazemos à tona um relato de Francisco José de Lacerda e Almeida, produzido em período próximo aos escritos de Rodrigues Ferreira, a fim de fornecer mais elementos para compreender a atuação dos proeiros. De acordo com Almeida, os remeiros obedeciam às ordens de um “dos remadores mais antigos e experientes d’elas, com o título de proeiro.” Esse último era único a possuir “as chaves do caixão das carnes salgadas e das frasqueiras”, além de ser o responsável pelo “governo da proa”. Era ele quem coordenava as remadas do grupo de acordo com a demanda de cada trecho do rio, as fazendo “mais ou menos compassadas, conforme bate com calcanhar na canoa, servindo cada pancada como compasso para cada uma remada.” Parecia desempenhar papel tão

importante como o dos *jacumaibas*. No entanto, tinha ainda função específica nas descidas das cachoeiras, quando levava “a vida em muito perigo e risco”.

Neste momento, os proeiros permaneciam em pé na dianteira da canoa a segurar um grande e forte remo nas mãos, utilizado para desviar das pedras. Era “necessário mudar o remo para um e outro lado da canoa, conforme a necessidade o pede e com grande presteza.” Se nas “rápidas mudanças sucedem de escorregar ou roçar a canoa em alguma pedra ainda que seja levemente, [iria] ao rio e se faz em pedaços ou ao menos morre afogado.” Pelas habilidades que possuía, era uma figura respeitada entre os seus companheiros. (ALMEIDA, 1840, [1780-1790], p. 83)

Seguindo o apontamento das diferentes tarefas desempenhadas pelos remeiros, Rodrigues Ferreira afirma que os que ficaram dispostos ao lado “das escotilhas do esgotadouro” tinham a obrigação de dar vazão à água acumulada de tempos em tempos. Os demais remavam “sem outra pensão alguma.” Voltando para a ação coletiva do trabalho, o naturalista registrou que os indígenas empregados no serviço do remo denominavam com nomes de aves e de animais “para a imitação dos seus movimentos” os diferentes modos de remar. Assim, sincronizavam as suas ações e “regulavam as remadelas.” A música era o que, então, regulava a força do remo.

Quando era necessário dar remadas mais curtas, um dos dois últimos homens que compunham a equipe proferia a palavra “Parauá”, “que entre nós significa papagaio.” A analogia era feita, pois os papagaios “que são aves de asas curtas, amiúdam os movimentos delas quando voam.” Todos os remeiros “juntamente com eles” amiudavam o movimento. De maneira distinta, quando se ouvia estourar a voz com a palavra Maguary, “que é uma ave de asas e perna longas e tem voo plácido e sereno, todos eles remam a imitação do seu voo.” (FERREIRA, 1787) Assim, seguiam-se remadas longas e tranquilamente compassadas. Nenhum remeiro descansava ou mudava a ritmo até que o proeiro lhes desse sinal, “sob pena de logo ser apregoado pelos companheiros que o injuriam de fraco.” No mais, “para desenfado do seu, algumas vezes trabalham rindo do seu trabalho, quando imitam o macaco, que dizem eles que os arremeda; o que escutam os remeiros, dando três remadas juntas e uma compassada com um pequeno intervalo que medeia.” (FERREIRA, 1787)

Os remeiros indígenas possuíam, assim como os pilotos, conhecimentos especializados e tinham lógicas próprias para divisão dos seus trabalhos. Em uma combinação de força, técnica e ação coletiva coordenada a partir de códigos compartilhados punham em movimento a expedição. Além de no interior do barco desenvolverem atividades que exigiam conhecimentos e experiências diferentes,

eram detentores de saberes plurais associados a uma geografia fluvial e aos territórios também diversos. Deste modo, eram, tanto quanto os *jacumaúbas*, práticos das costas, enseadas e travessias que circulavam com mais frequência.

Considerações finais

Remeiros e pilotos indígenas foram na Amazônia colonial portuguesa, tanto quanto os rios-estradas-móveis, essenciais para os deslocamentos nos sertões. Eram os sujeitos dedicados a remar e pilotar que compunham a maior parte da tripulação das expedições dedicadas a atividades variadas, incluindo as que tinham como objetivo inventariar a natureza, os territórios e as populações nativas. A expressiva presença dos mesmos se justificava não por serem a mão de obra disponível localmente, mas pelos conhecimentos acumulados e pelas lógicas de organização do trabalho que lhes eram próprias. Seus conhecimentos e habilidades eram marcados pelo empirismo e transmitidos entre as gerações, possivelmente pela oralidade e através do uso/prática. De acordo com Elias Ferreira, “não raro os pais *jacumaúbas* costumavam levar os filhos durante as viagens, de forma a aprenderem desde cedo os segredos do ofício.” (FERREIRA, 2016, p. 133-134)

O objetivo deste artigo foi mapear na vasta documentação legada da Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira os registros acerca da atuação de pilotos e remeiros indígenas. O acervo do naturalista já foi muito estudado, no entanto, ainda é possível aprofundar as análises sobre a rede de colaboradores locais nas “zonas de contato” estabelecidas em decorrência da expedição. Refletir sobre os remeiros e pilotos indígenas nos pareceu uma oportunidade de demarcar como o conhecimento científico sobre a natureza se constitui a partir de trânsitos de múltiplos saberes e práticas. Esses trânsitos eram verificados no que confere aos saberes incorporados de forma mais direta às lógicas e aos interesses da ciência em voga, por exemplo, os relacionados às plantas, suas propriedades, tempo de floração, formas de cultivo, usos para cura, construção, tintura, etc. Mas, também, em relação a conhecimentos locais indispensáveis para que os empreendimentos científicos pudessem ser executados, para que, se tratando de viagens, saíssem literalmente do lugar.

Os registros visuais e textuais de remeiros e pilotos estiveram associados aos distintos conhecimentos que cada sujeito ou grupo detinha. Existiam tarefas desempenhadas pelo piloto e por remeiros no interior de um mesmo barco, assim como diferenciações entre as ações executadas pelos remeiros. Um exemplo pode ser vislumbrado quando consideramos a atuação dos proeiros, os quais

precisavam ter experiência, força, destreza e agilidade, em especial nas descidas das cachoeiras. Ainda no microuniverso da canoa, identificamos estratégias para ritmar e compassar as remadas utilizando uma linguagem que era comum ao grupo. Tais estratégias tinham efeito, pois se constituíam a partir de códigos e significados compartilhados e pré-estabelecidos.

Tanto os *jacumaúbas* quando os remeiros eram práticos dos rios, encostas, enseadas que habitavam ou transitavam. Os naturais de regiões costeiras, “remeiros do salgado”, entendiam das correntes marítimas e dos ventos, enquanto os “remeiros de água doce” sabiam circular em rios encachoeirados, com cheias e baixas a depender da época do ano. O mesmo vale em relação aos *jacumaúbas*. Eles eram os peritos da geografia fluvial de onde viviam, o que justificava as trocas de pilotos em viagens longas. Eram homens de certa idade e experiência, respeitados no interior dos barcos e nas povoações. Percorrer um território vasto e heterogêneo como era a Amazônia só era possível recorrendo a sabedorias plurais, detidas principalmente pelos povos indígenas. Isso fazia o naturalista reconhecer que não havia uma só equipe entre os brancos e negros capazes de pôr em movimento as embarcações. Se as relações de poder eram desiguais e a violência uma constante, tornar visível parte dos protagonismos indígenas em mundos passados é um caminho para não perpetuar silenciamentos nos dias em que vivemos.

Referências Bibliográficas

Fontes

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Viagem Filosófica pelas capitânicas do Grão Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá (Memórias Antropologia)**. Conselho Federal de Cultura, 1974.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Viagem Filosófica pelas capitânicas do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá (Memórias, Zoologia/Botânica)**. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. Memória sobre a Marinha interior do Estado do Grão-Pará, 1787. Manuscrito. Consta anotações: Drummond n° 2. Assinatura autografada. Consta apenas. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira. Proveniente da Coleção Lagos. ABN v 1, p 118. CEHB n° 11.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Viagem ao Brasil de Alexandre Rodrigues Ferreira**. Rio de Janeiro: Kapa Ed., 2007.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Viagem ao Brasil de Alexandre Rodrigues Ferreira: a expedição filosófica pelas capitânicas do Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuyabá**. Rio de Janeiro: Kapa Ed., 2002.

FREIRE, José Joaquim. Prospecto da Villa do Cameté, e da entrada que fez o Exmo. Sr. Martinho de Souza Albuquerque, governador e capitão general do Estado, na tarde do dia 19 de janeiro de 1784. Descrição original 1 des, aquarela, col; imagem 46,0 x 22,0 cm em f. 47,5 x 34,5. Custódia Biblioteca Nacional (Brasil), CDD 981.13, MAP.I,4,02 n°017A – Manuscritos. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/>

FREIRE, José Joaquim. Prospecto das canoas em que navegaram os empregados da Expedição Filosófica pelos rios Cuiabá, São Lourenço, Paraguai e Jauru. [Freire ou Codina], c.1785. Coleção Alexandre Rodrigues Ferreira (1783-1792), ARF/32, v. 2. Museu Bocage, Lisboa.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. Viagem Filosófica pelas capitânicas do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá (Iconografia – Vol. 1 – Geografia/Antropologia). Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1971.

Bibliografia

ALMEIDA, Francisco José de Lacerda. **Diário da viagem do Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida pelas Capitânicas do Pará, Rio Negro, Mato Grosso, Cuyabá, e São Paulo, nos anos de 1780 a 1790.** São Paulo: Typ. Costa Silveira, 1841.

ALMEIDA, Gabriela B. **Rios de conhecimentos: os povos das conquistas e as expedições científicas na Amazônia e na África Oriental portuguesa (1780-1798).** Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020.

CHAMBOULEYRON, Rafael. Conquistas diferentes e de diferentes climas: o Maranhão, o Brasil e a América portuguesa (séculos XVII e XVIII). **Esboços, Florianópolis**, v. 26, n. 41, p. 84-103, jan./abr., 2019.

CHAMBOULEYRON, Rafael; BONIFÁCIO Monique S; MELO, Vanice S. **Pelos sertões “estão todas as utilidades”:** Trocas e conflitos no sertão amazônico (Século XVII). *Revista de História* 162, 1, 13=49, semestre de 2010.

CARDOSO, Alírio. **Amazônia na Monarquia Hispânica.** Maranhão e Grão-Pará nos tempos da União Ibérica (1580-1655). São Paulo: Alameda, 2017.

FARIA, Miguel; PATACA, Ermelinda. Ver para crer: a importância da imagem na gestão do Império português no final do Setecentos. **Anais Série História, Universidade Autónoma de Lisboa**, vol. IX-X, 2005.

FERREIRA, Elias Abner Coelho. **Oficiais canoeiros, remeiros e pilotos jacumaúbas: mão de obra indígena na Amazônia colonial portuguesa (1733-1777).** Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, 2016.

FERREIRA, Elias A. C.; VIANA, Wania A. **Canoas de guerra, canoas do sertão: protagonismo indígena na Amazônia colonial portuguesa.** *Acervo*, [S. l.], v. 34, n. 2, p. 1–23, 2021

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Monções.** São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1976.

KURY, Lorelai. Homens de ciência no Brasil: impérios coloniais e circulação de informações (1780-1810). **Revista História, Ciência, Saúde – Manguinhos.** Vol. 11 (suplemento 1), 2004.

PATACA, Ermelinda Moutinho. **Mobilidades e permanências de viajantes no Mundo Português.** Entre práticas e representações científicas e artísticas. São Paulo: Tese de Livre Docência, Universidade de São Paulo/ Faculdade de Educação, 2015.

POMPEU, André José Santos; VIANA, Wania Alexandrino. Sujeitos sertanejos na Amazônia colonial (séculos XVII e XVIII). **História e Cultura**, Franca, v. 9, n. 1, p. 258-275, 2020.

PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império:** relatos de viagem e transculturação. Bauru: EDUSC, 1999.

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

SCHIAVINATTO, Iara Lis. **Visualidade e Poder.** Ensaios sobre o mundo lusófono, 1770-1840. Campinas: Editora Unicamp (EPUB), 2023.

SAMPAIO, Patrícia Melo. Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia Portuguesa. In: PRIORI, Mary del; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). **Os senhores dos rios: Amazônia, margens e histórias.** Rio de Janeiro: Campus/ Elsevier, 2003.