

**RIOS DE LIBERDADE:
OS ESCRAVOS E SUAS FUGAS FLUVIAIS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA
(SÉCULO XIX)**

**RIVERS OF FREEDOM:
SLAVES AND THEIR RIVER ESCAPES IN THE BRAZILIAN AMAZON
(XIX CENTURY)**

**RÍOS DE LIBERTAD:
LOS ESCLAVOS Y SUS FUGAS FLUVIALES EN LA AMAZONÍA BRASILEÑA
(SIGLO XIX)**

José Maia Bezerra Neto¹

100

Resumo

Neste texto faço uma análise das fugas escravas pelos rios da região amazônica, observando como os escravos de origem africana se tornaram construtores, pilotos ou marinheiros das embarcações usadas no transporte de cargas e pessoas, interagindo com outros sujeitos sociais, fazendo então uso de seu conhecimento da navegação pelos rios da Amazônia para realização de suas fugas, integrando as paisagens naturais ou a natureza, em sua fluviosidade, às suas formas de viver e de resistência à escravidão. Sendo as fugas pelos rios, para além de uma condição quase imposta pelo meio ambiente, também uma escolha dos fugitivos porque fugiam com família ou crianças, ou em grupos maiores, ou ainda levando carga, mesmo que fugindo sozinho fosse também opção realizar as fugas fluviais.

Palavras-Chaves: Escravidão, Resistência, Fugas Escravas, Rios, Embarcações, Fluviosidade.

Abstract

In this text I analyze slave escapes through rivers in the Amazon region, observing how slaves of African origin became builders, pilots or sailors of the vessels used to transport cargo and people, interacting with other peoples or social groups, then use of his knowledge of navigation in the rivers of the Amazon to make his escapes, integrating the natural landscapes or nature, in his Fluviosity, with his ways of living and resistance to slavery. River escapes, in addition to a condition almost imposed by the environment, also a choice of runaways because they fled with family or children, or in larger groups, or even carrying cargo, even if fleeing alone it was also an option to run the river escapes.

Keywords: Slavery, Resistance, Slave Escapes, Rivers, Vessels, Fluviosity.

Resumen

En este texto analizo las fugas de esclavos por ríos en la región amazónica, observando cómo los esclavos de origen africano se convirtieron en constructores, pilotos o marineros de las embarcaciones utilizadas para transportar carga y personas, interactuando con otros sujetos sociales, luego uso de sus conocimientos de navegación en los ríos del Amazonas para realizar sus fugas, integrando los paisajes naturales o la naturaleza, en su fluviosidad, con sus formas de vida y resistencia a la esclavitud. Las fugas fluviales, además de una condición casi impuesta por el medio ambiente, también una opción de fugitivos porque

¹ Professor da Faculdade de História e do Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia da UFPA; Pesquisador do CNPq, sócio efetivo do Instituto Histórico e Geográfico do Pará. E-mail. jmbn25@gmail.com

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

huían con familiares o niños, o en grupos más grandes, o incluso llevando carga, aunque huir solos también era una opción para correr las fugas fluviales.

Palabras clave: Esclavitud, Resistencia, Fugas de escravos, Ríos, Embarcaciones, Fluviosidad.

INTRODUÇÃO

Desde antes da conquista europeia e até durante boa parte do século XX, na Amazônia os grandes e pequenos rios, seus afluentes, furos e igarapés constituíam-se em seus caminhos, embora nem sempre únicos.² Sobre essas estradas fluviais é importante lembrar que, embora em 1808 fosse decretada a abertura dos portos brasileiros às nações amigas do governo português, a navegação no rio Amazonas continuaria interdita aos navios e embarcações estrangeiras, sendo permitido apenas o livre acesso ao porto de Belém, capital paraense. Após a independência, o governo imperial manteve fechados os rios da Amazônia à marinha mercante de outras nações, à exceção dos países limítrofes da Amazônia brasileira (Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela) a partir da década de 1850, isto porque o Império vinha sofrendo pressão do governo norte-americano e, em menor escala, da Inglaterra para que autorizasse a abertura do Amazonas à navegação mundial.³

Figura 1: Rio Amazonas e seus principais afluentes, década de 1860.



Fonte: ORTON (1870).

Na década de 1850, as autoridades brasileiras estavam atentas acerca da presença de quaisquer navios estrangeiros que tencionavam navegar nas águas do Amazonas, tomando as medidas cabíveis para

² Acerca da importância da bacia hidrográfica amazônica, ver, por exemplo: Tenreiro Aranha (1917; 1918; 1920); Abreu (1992). Ver também Rodrigues (1875a); Rodrigues (1875b). Sobre o período anterior à conquista europeia da região amazônica, acerca da importância dos rios da região para diversas sociedades indígenas, ver, entre outros, Roosevelt (1992); Porro (1995); Amoroso (1992). Sobre o século XIX e XX, ver, por exemplo, Acevedo Marin (2004).

³ Ver a respeito dos interesses norte-americanos na livre navegação do Rio Amazonas, por exemplo, Horne (2010). Sobre o assunto ver ainda: Medeiros (1938).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

impedir tal intento, sendo este o teor da correspondência “reservadíssima” entre o governo central e a presidência da província do Grão-Pará em maio de 1853 (PARÁ, 24/05/1853). Em 10 de outubro de 1853, em correspondência confidencial à presidência da província paraense, o governo imperial tratava outra vez das “instruções reservadíssimas” sobre as “medidas de cautela” adotadas “para impedir que entrem pelo Rio Amazonas Barcos Americanos, como se projecta nos Estados Unidos, onde até se organização associações, para emprender aquella navegação à força, quando a não consintão as autoridades do Império”, sendo, então, reforçada a Estação Naval do Maranhão com a canhoneira *Activa* e o vapor de guerra *Golfinho* (PARÁ, 24/05/1853).

Sendo ao longo de 1853 tomadas medidas de precaução contra a tentativa de embarcações estrangeiras de navegar nas águas do Amazonas e seus afluentes, sem a devida autorização das autoridades brasileiras, havendo ordens reservadas do Ministério da Marinha para que as naves de guerra da Divisão Naval do Maranhão estivessem vigilantes e preparadas, policiando a entrada do Rio Amazonas e de seus afluentes ao longo da costa do Amapá, ao longo da costa da Ilha do Marajó e no litoral da cidade de Belém, mobilizando particularmente o brigue *Itaparica*, fundeado no porto da capital paraense e sede do comando, o brigue-escuna *Leopoldina*, na altura da costa do Amapá, e o brigue-escuna *Andorinha* na altura de Gurupá e adjacências (PARÁ, 13/10/1853). Sendo ainda, em dezembro desse ano, ordenado pelo governo imperial que o vapor *Paraense* e o brigue *Capiberibe* fossem incorporados à Divisão Naval do Maranhão visando serem empregados especialmente no serviço militar da província do Pará, ainda que nada houvesse ocorrido “acerca dos receios da invasão do Amazonas por navios estrangeiros” (PARÁ, 27/12/1853).

Terminando 1853, o assunto não fora encerrado. Em março de 1854, o Ministério dos Negócios Estrangeiros, em correspondência reservada ao governo provincial grão-paraense, tratava da demanda desta província acerca da “impossibilidade em que se acha[va], por falta de tropa, de prevenir ou repelir qualquer tentativa que fação os Norte-Americanos para levar a effeito seus projectos sobre o Amazonas”, lhe informando que o Ministro da Guerra determinou que a guarnição militar da província fosse reforçada com o 11º Batalhão de Infantaria, da mesma forma que instava a reorganização da Guarda Nacional para que estivesse disponível em caso de necessidade, uma vez que o Governo Imperial não podia atender em sua plenitude a demanda por tropas militares (PARÁ, 8/03/1854). Enfim, acabou não havendo a entrada de embarcações estrangeiras, inclusive norte-americanas, nas águas do Amazonas ou seus afluentes.

Foi só em 7 de dezembro de 1867 que o governo imperial decretou a abertura do Amazonas à navegação estrangeira, haja vista a “ação de representantes da região ao Parlamento imperial”, ao lado da “campanha de Tavares Bastos”.⁴ Devendo ser dito também que a abertura do Rio Amazonas à navegação estrangeira ocorreu no contexto da Guerra do Paraguai (1865-1870), quando o Império brasileiro fazia justamente a guerra contra os paraguaios em defesa da livre navegação na Bacia do Prata, sendo

4 Cf. Reis (1982, p. 78). Sobre a atuação de Tavares Bastos, ver: Bastos (1938; 1977; 1975). Ver, ainda, sobre a navegação na bacia amazônica: Palm (2009); Lyra Junior (2011); Gregório (2012); Fonseca (2011); Loureiro (2007); Amaral (2018).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

contraditório manter fechado o acesso estrangeiro ao Amazonas, à exceção das repúblicas vizinhas, ao passo que exigia a livre navegação na região platina. A partir daí abria-se o principal rio da região à possível navegação dos vapores das companhias marítimas estrangeiras, lado a lado com as tradicionais pequenas e grandes embarcações a remo e a vela, formas usuais de transporte fluvial na região que continuariam existindo, ainda que vapores brasileiros já navegassem pelo rio Amazonas desde a década de 1850,⁵ quando se criou e iniciou suas atividades a *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*, de Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá.⁶

Em 1867, por sinal, fora criada a *Companhia Fluvial Paraense*, com capital aberto de quatrocentos contos de réis, para navegação a vapor nos rios Acará, Moju e outros, compreendendo três linhas de navegação: entre Belém, Moju e Cairary; Belém e Acará e Belém, Bujaru, São Domingos, São Miguel, Irituia e Tupinambá. Em 1867 também havia sido organizada a *Companhia Fluvial do Alto Amazonas*, com capital aberto de oitocentos contos de réis, atuando seus vapores nos rios Madeira, Purus e Negro, sendo que a navegação. Havendo, ainda, a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, cujo agente em Belém era Antônio Gonçalves Lamarão, com subvenção anual de nove contos de réis paga pelo governo provincial paraense a fim de fazer escalas em Vizeu e Cintra, além de Vigia e Bragança, quando da navegação entre São Luís e Belém.

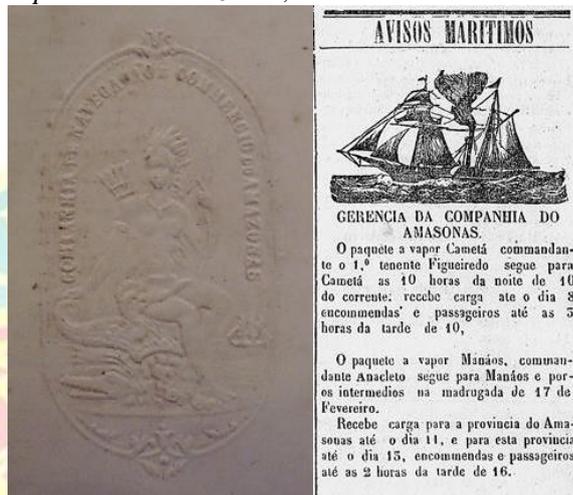
A firma de Francisco Gaudêncio da Costa & Filhos, por sua vez, era o agente em Belém da *Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor*, cujos vapores *Cruzeiro do Sul*, *Tocantins*, *Santa Cruz*, *Paraná* e *Guará* navegavam entre os portos das capitais do Pará, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia e Corte ou cidade de Rio de Janeiro, capital do Império. Francisco Gaudêncio da Costa & Filhos também era agente da empresa de navegação *Liverpool and Northern Brazil Steamers*, cujos vapores *Augustine*, *Jerome* e *Cleator* faziam a navegação entre Belém e Lisboa e Liverpool, com escalas no Maranhão e Ceará; ao passo que James Bishops & Cia. era agente da *United-States-Brazil-Mail-Steamship-Company*, cujos vapores *Guinding-Star*, *North-America* e *South-America* navegando entre New York e Rio de Janeiro, com escalas em São Thomaz, Bahia e Pernambuco, também paravam no porto de Belém, ou seja, além dos vapores que navegavam entre Belém e a Europa, no caso as cidades de Lisboa e Liverpool, havia linha de navegação entre Belém e New York, na costa leste dos Estados Unidos (SEIDL, pp. 165-170). Obviamente, havia outros navios nacionais e estrangeiros que também aportavam em Belém, os quais não pertenceriam às ditas companhias com suas linhas regulares de vapores.

⁵ Sobre a navegação a vapor na bacia amazônica, ver, por exemplo, Melo (1970); El-Kareh (2003); GREGÓRIO (2009a; 2009b; 2010); Paião (2016).

⁶ Sobre esta companhia, para além dos trabalhos já citados, ver: Brito (2018; 2020).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Figuras 2 e 3: Marca d'água da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*, século XIX, representada por uma amazona indígena, sobre o rio, no qual nada um jacaré/Avisos Marítimos da referida *Companhia do Amazonas*, em 9 de fevereiro de 1860.

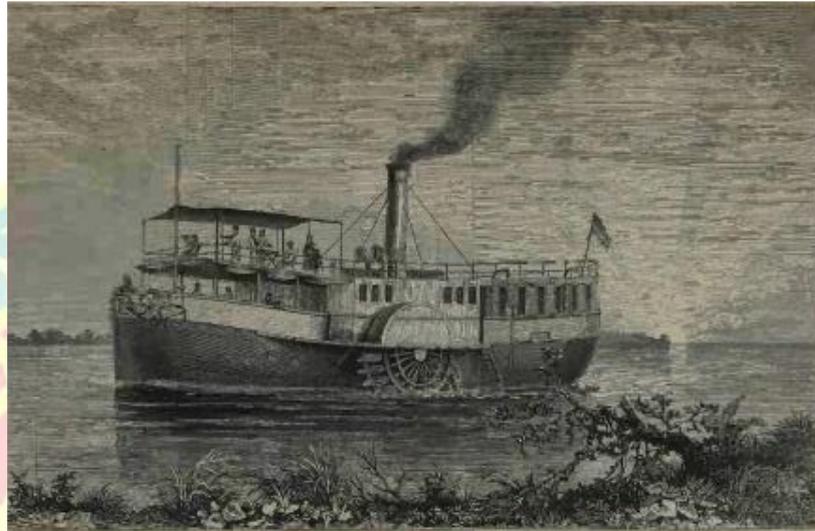


Fontes: Acervo digital do Autor (Fotografia do autor)/
"Avisos Marítimos". *Gazeta Oficial*, 9 de fevereiro de 1860, p. 04.

Assim sendo, em 21 de setembro de 1871, a empresa de navegação *Companhia do Amazonas* informou ao público que o seu paquete a vapor *Arary* seguia para Manaus e escalas na madrugada de 2 de outubro; bem como o paquete a vapor *Soure* seguia na madrugada de 26 de setembro para Cametá e escalas (Avisos Marítimos. *Companhia do Amazonas*. O LIBERAL DO PARÁ, 21/09/1871, p. 3). Já nos idos de abril de 1874, a *Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas Limitada* possuía 15 linhas regulares com destinos para Manaus (2 linhas), Loreto (1 linha), Cametá (2 linhas), Chaves (1 linha), Arary (1 linha), Soure (1 linha) Óbidos (1 linha), Iataituba (1 linha), Mazagão (1 linha), Portel (1 linha), Urucuryteua (2 linhas), Acará (2 linhas), Cairary (2 linhas), Baião (1 linha) e Igarapé-Mirim (1 linha), fazendo uso de oito vapores (Belém, Manaus, Inca, Soure, João Augusto, Óbidos, Amazonas, Moju) que saíam dos trapiches da Rua de Belém ou da Rua do Imperador em Belém (Tabella da Distribuição do Serviço do Mez de Abril das 15 Linhas da Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas Limitada. O LIBERAL DO PARÁ, 18/04/1874, p. 3). Na mesma época, por sua vez, a *Companhia de Navegação a Vapor de Marajó* informava que na madrugada de 19 de abril seu vapor *Aruã* seguiria para São José de Cuatá, na Contra Costa de Marajó, “fazendo escala pela Boa Vista, Currealinho, Breves, Tajapurú, Ituquara, Jaburú, Mapuá, Furo do Breu, Mocoões, Trovão, Boca do Anajás e Affuá” (Empreza de N. a V. de Marajó. O LIBERAL DO PARÁ, 18 de abril de 1874, p. 3).

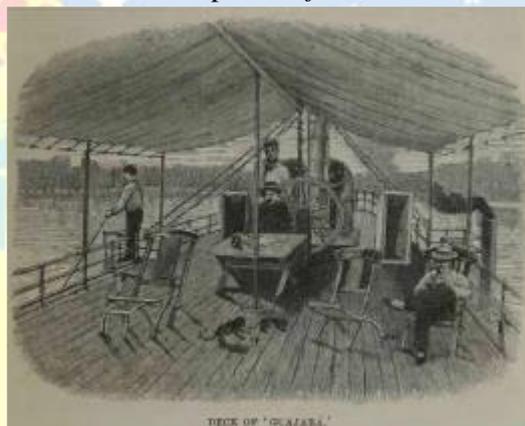
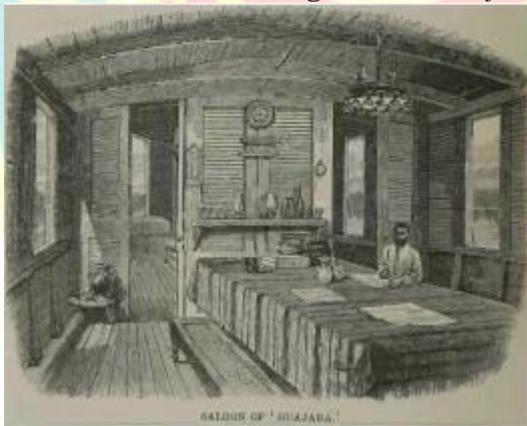
Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Figura 4: Vapor *Guajará*, que navegava nos rios amazônicos, em 1878.



Fonte: BROWN; LIDSTONE, (1878).

Figuras 5 e 6: Refeitório e Convés do vapor *Guajará*, em 1878.



Fonte: BROWN; LIDSTONE (1878).

Então, durante a primeira metade do século XIX e boa parte da década de 1860 as atividades de transporte fluvial na região ficaram basicamente restritas aos nacionais, com a circulação de mercadorias e a socialização de informes e experiências sendo realizadas pelos marinheiros e passageiros das embarcações brasileiras em seus contatos regulares com a capital paraense e as populações interioranas do Vale Amazônico.⁷ Havendo, também, a circulação de notícias e experiências entre os escravos, inclusive fugitivos e quilombolas, seja através do emprego dos cativos como marinheiros em diversas embarcações utilizadas no comércio e transporte fluvial na região, seja por meio dos contatos com negociantes que em suas embarcações percorriam os rios da região, os chamados regatões.⁸ Acerca do emprego de escravos como tripulantes, por exemplo, no ano de 1850 havia 112 cativos (45 pardos e 67 pretos) trabalhando nas

⁷ Ver a respeito, por exemplo: Lopes (2014); Macêdo (2014); Sales (2012); Bezerra Neto (2008; 2020).

⁸ Ver a respeito, por exemplo: Gomes (2006); Lopes (2002; 2013). Bem como: Goulart (1968).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

embarcações que faziam a navegação de cabotagem entre Belém, Cametá, Macapá, Santarém e Rio Negro, ao passo que a tripulação livre comportava 993 indivíduos, em sua larga maioria índios (88 brancos, 808 índios, 54 pardos e 43 pretos).⁹ Em 1858, outro exemplo, 1.817 indivíduos eram tripulantes em diversas embarcações, sendo 105 cativos.¹⁰ O escravo Domingos, de J. A. R. de Oliveira Catramby, por exemplo, trabalhou “há muitos anos como foguista, e cosinheiro a bordo dos vapores da Companhia do Amazonas, e ultimamente no vapor Asuan” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ. 23/12/1873, p. 03; 21/07/1874, p. 03). Joaquim, outro exemplo, escravo de Guimarães Magalhães & Silva, idade entre 14 a 16 anos, com “princípios e bastante habilidade para marinheiro” servindo “há muito tempo no patacho Josefina”, do qual fugiu em agosto de 1849 (O PUBLICADOR PARAENSE, 02/10/1849, p. 04).

Por sua vez, nas *estradas fluviais* da Amazônia, os famosos regatões negociavam mercadorias, traziam e levavam informações aos diversos povoados, vilas, cidades e localidades, sendo muitas vezes considerados em má reputação como comerciantes inescrupulosos que, entre outras atividades ilícitas, não se importavam em adquirir junto aos escravos bens furtados ao patrimônio dos senhores, favorecendo as fugas escravas. Por exemplo, Francisco, conhecido por Chico Tapuio, cativo de Campbell & Pombo, em 9 de maio de 1847 “fugiu por haver furtado e vendido umas cabeças de gado, pertencentes aos seus srs., a uns regatões, de muitos que infestão a contra costa de Marajó” (O DOUTRINÁRIO, 9 de agosto de 1848, p. 04). Os regatões também mantinham vínculos comerciais com os mocambos, informando-lhes acerca das expedições governamentais contra os ditos, ou, então, negando-se a repassar às forças de repressão qualquer informe ou pistas que auxiliassem na destruição daqueles, zelando por seus interesses mercantis. Através dos regatões, portanto, havia a circulação de informes e experiências.¹¹

Na segunda metade do século XIX, com a abertura do Amazonas à navegação mundial e a expansão do uso dos vapores se diminuía as distâncias e muitas vezes se dispensava os intermediários com o estrangeiro, no que diz respeito ao acesso aos seus produtos e informações, portanto, ampliava-se a possibilidade de maior difusão das notícias internacionais e a troca de experiências e tradições de luta entre os escravos das áreas estrangeiras próximas, tais como o Caribe e as Guianas.¹² Neste sentido, as mudanças políticas e técnicas ocorridas em relação à navegação fluvial no Amazonas influíam no modo de vida e luta dos trabalhadores escravos, fazendo com que houvesse possíveis diferenças entre o fugir pelos rios antes e depois do uso da navegação à vapor, bem como da abertura do Amazonas à navegação internacional, até porque o advento e a propagação dos usos das embarcações à vapor na região abria aos escravos fugidos novas possibilidades de realização de suas evasões pelos caminhos fluviais, se inserindo nos vapores quer como tripulantes, quer como passageiros como será visto ao longo deste texto. Não esquecendo, contudo,

⁹ Cf. “Mappa demonstrativo das Embarcações da navegação de cabotagem da Província do Pará, no anno de 1850, bem como do porto e rios navegáveis, e dos indivíduos que n'ella se empregão” (PARÁ, 1851, sem número de página).

¹⁰ Cf. “Mappa demonstrativo das Embarcações da navegação de cabotagem da Província do Pará, no anno de 1850, bem como do porto e rios navegáveis, e dos indivíduos que n'ella se empregão” (PARÁ, 1858, p. 36).

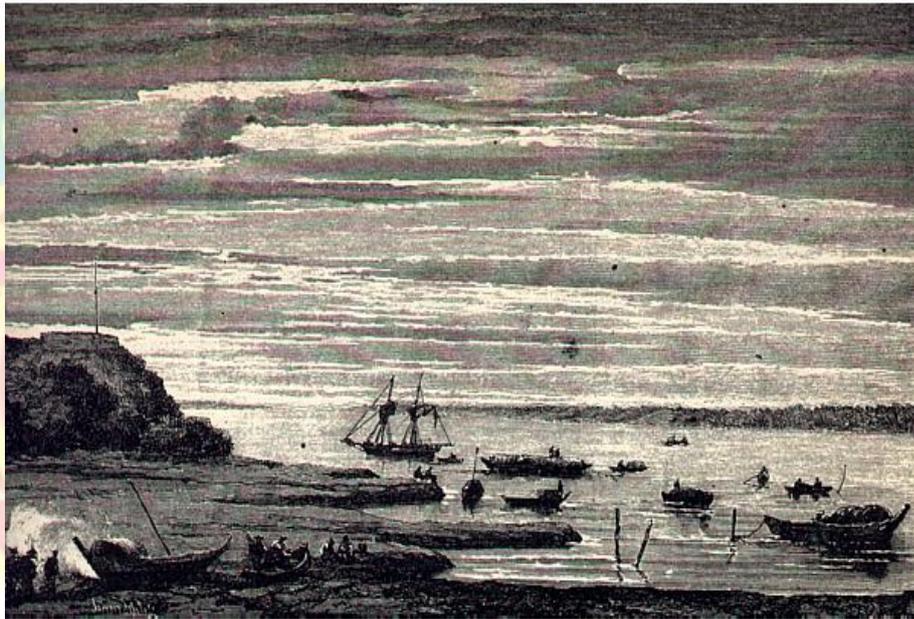
¹¹ Ver, por exemplo, Salles (1988).

¹² Ver a respeito, por exemplo, Funes (1995); Bezerra Neto (2010).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

que os vapores que podiam favorecer as fugas escravas, ainda que em sua maioria os fugitivos preferissem o uso de outras embarcações, também haviam possibilitado ou tornado mais dinâmico o comércio interno de escravos na região amazônica, bem como com outras províncias do Império transportando os cativos negociados no tráfico intraprovincial ou interprovincial.¹³

Figura 6: Rio Negro, em Manaus, Província do Amazonas, década de 1860, aparecendo diversos tipos de embarcações, feito as igarités que aparecem na gravura.



Fonte: AGASSIZ & AGASSIZ (1975).

2

Não seria incomum que escravos fugidos se empregassem como libertos em embarcações que percorriam os caminhos fluviais do vale amazônico, conforme atestava o presidente da província em correspondência do Chefe de Polícia nos idos do mês de julho de 1851:

“Constando que nas embarcações do commercio que navegam para Goiás, e para o interior desta província, costumam ir de passagem escravos fugidos, com consentimento dos mestres, cabos ou pilotos dessas embarcações ou então *fazendo parte da tripulação das mesmas por serem dados à matrícula como livres ou libertos*, e convindo providenciar-se de modo a pôr termo a semelhante abuso, que muito contribui para as continuadas fugas de escravos desta capital e de outros lugares segundo me informam, haja Vmce de dar suas ordens.” (PARÁ, 10/07/1851).

Sobre a circulação de escravos fugidos e desertores nas canoas que navegavam no Rio Tocantins, na direção da província de Goiás, o comandante militar e diretor da Colônia Militar de São João do Araguaia,

¹³ Ver a respeito, por exemplo, Bezerra Neto; Laurindo Junior (2018); Bezerra Neto (2009).

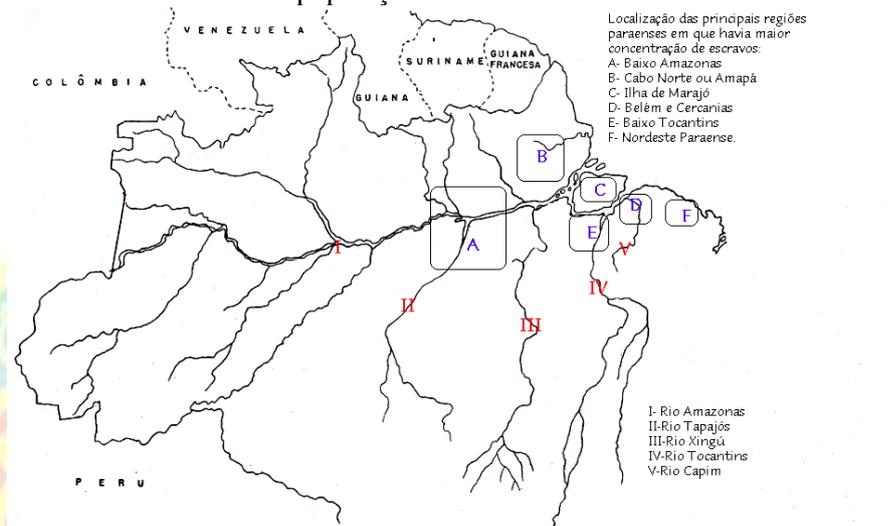
Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Constâncio Dias Martins, em ofício ao presidente da província do Grão-Pará, de 2 de março de 1853, reconhecia sua dificuldade em fazer a vigilância das águas do Rio Tocantins defronte da colônia, dada a largueza do rio e a quantidade de ilhas, o que favoreciam o livre trânsito das canoas sem que fossem interdidadas ou vistoriadas, uma vez que lhe faltava os meios para esse serviço, no caso maior número de efetivos militares para além dos soldados colonos que, já sobrecarregados com diversas tarefas e missões, tinham ainda que cuidar de seus afazeres com a agricultura do núcleo colonial. Mesmo assim, o comando militar da Colônia vinha buscando cumprir as ordens do governo provincial no sentido de fazer a detenção dos escravos fugidos e de desertores embarcados em canoas, transitando pelo Rio Tocantins, havendo inclusive enviado ao chefe de polícia, em Belém, no mês de agosto de 1852 dois escravos em fuga que havia conseguido prender (PARÁ, 2/03/1853; 20/08/1852).

Navegando pelos rios, embarcados, graças às redes de solidariedades tecidas em seu universo social, escravos em fuga vivenciavam um dos significados mais abrangentes da liberdade: a mobilidade espacial. Tais fugitivos também acabavam cumprindo o papel de agentes de divulgação e intercâmbio de experiências e tradições de luta das classes trabalhadoras. Tais são as histórias de Florentino, escravo do cirurgião-mor Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque, que, fugindo certa vez, andava em “uma embarcação xalupa de Óbidos com o nome de Antônio Macapá”, sendo capturado nesta cidade. Novamente em fuga, Florentino foi encontrado “na escuna Lua Nova da propriedade de Luiz Martins de Alenquer onde passava como forro e sempre com o nome de Antônio Macapá”; já em maio de 1852 seu senhor anunciava a sua terceira fuga (CORREIO DOS POBRES, 25 de maio de 1852, p. 3; O VELHO BRADO DO AMAZONAS, 23 de maio de 1852, p. 6). Francisco, por sua vez, fugitivo desde 30 de janeiro de 1849, segundo Thomaz Tavares Bastos, morador em Marajó, encontrava-se “traficando em uma canôa nos rios e aldeias do Juruty” (O VELHO BRADO DO AMAZONAS, 25 de agosto de 1851, p. 8). Igualmente o escravo Roque, pertencente a Antônio da Motta Marques & Irmão, em uma das suas fugas “andou em 1846 no barco do sr. Jorge Olimpio Pereira” (O DOUTRINÁRIO, 15 de julho de 1848, p. 4).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Mapa I: Principais regiões e rios da Província do Grão-Pará, nas quais encontravam-se concentrada a população escrava.



Fonte: Mapa adaptado de VERGOLINO & FIGUEIREDO (1990).

Em 12 de abril de 1880, “desapareceu do poder do mestre pedreiro Zacarias, com quem aprendia o officio há 5 annos, o mulatinho Lourenço, de 15 annos”, escravo de Bárbara do Livramento Marianno de Loureiro, constando “que no dia da fugida dissera que ia para o Amazonas, a bordo do vapor *Acre*, fazer seringa”, mudando seu nome para Malcher (DIÁRIO DE BELÉM, 2 de maio de 1880, p. 3). Se Lourenço foi embarcado como tripulante ou passageiro em busca da liberdade nos seringais, não se sabe, mas, havia alguns escravos em fuga que buscavam emprego nas embarcações visando chegar ao seu destino: Manoel, de Pedro Honorato Corrêa de Miranda, fugido em 1829, existindo no Rio de Janeiro, foi-se do Pará como tripulante da fragata *Campista* quando se encontrava fundeada no Pinheiro [Icoaraci], atual distrito de Belém (O DOUTRINÁRIO, 30 de novembro de 1848, p. 4). Da mesma forma, Sabino Antônio, de Lourenço Coelho de Castro, há oito annos em fuga, entre outros paradeiros constava segundo o “snr. Antônio Algarve ter andado na canôa de João Bahiano” (O DOUTRINÁRIO, 26 de abril de 1849, p. 8).

Então, fugindo sozinho das vistas do seu senhor, fazia melhor negócio quem *pegava* passagem em embarcações, com o consentimento dos mestres, cabos ou pilotos, ainda que não necessariamente se incorporassem à tripulação. Pedro, cativo de Joaquim Marianno de Lemos, após fugir da “canôa de Jozé Bernardo Santarém” procurava evadir-se para o sertão da província “em algumas das canôas que para ali navegam”, fazendo com que seu senhor pedisse “aos srs. cabos das mesmas que não lhe deem guarida, em suas embarcações” (O DOUTRINÁRIO, 7/10/1848, p. 04); Luiz, pertencente a Anna Raymunda da Conceição, em Cametá, desaparecido em junho de 1848, constava “ter hido em uma gambarra para a contracosta” (O DOUTRINÁRIO, 16/04/1849, p. 04); Luzia, segundo Leopoldo Jozé da Silveira, havia escapulado “em uma canôa para a villa de Oeiras” (O DOUTRINÁRIO, 2/09/1848, p. 04); Carlota, por sua vez, que

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

havia mudado o nome “disendo que se chama Mariana ou Marsalina”, havia sido “encontrada na cidade, a embarcar” sem destino certo (O PLANETA, 26/04/1851, p. 04).

Entretanto, se alguns escravos em fuga buscavam a vida de marujo,¹⁴ outros a serviço dos donos e capitães das embarcações escapuliam na primeira oportunidade em busca muitas vezes de *chão firme*: Joaquim, que “servia há muito tempo no patacho Josefina” como marinheiro, evadiu-se em agosto de 1849, usando uma canoa, em direção às localidades de Muarim ou Cajapis (O PUBLICADOR PARAENSE, 2 de outubro de 1849, s/p.).

Ainda havia os que enviados por seus senhores à capital fugiam das embarcações ancoradas nos portos da cidade: Pedro “fugio da canôa de Jozé Bernardo Santarém” e sendo oriundo do “Sertão” se julgava que tentaria voltar para lá, “em algumas das canoas que para ali navegam”. André, cativo de Manoel de Souza Tavares, morador no Igarapé Janipaúba, fugiu de “bordo de uma igarité fundeada em frente a rua de São Boaventura”, presumindo-se que “embarcou para o Marajó” na noite de 8 de outubro de 1851. Anástacio, de Julião da Fonseca Freitas, residente no sítio Tucumanduba no rio Jagapy, “fugio de bordo da galiota” de seu senhor, com destino ignorado, numa quarta-feira à noite de agosto de 1850. Romano, de Antônio Cippriano Gonçalves da Cruz, da vila de Ourém, “fugiu de uma canôa do porto desta cidade [Belém]”. Joaquim, enviado por seu senhor, no Maranhão, ao Pará, fugiu “de bordo do brigue escuna Arselina, e da tripulação do mesmo”, em julho de 1852.¹⁵

Fazendo então uso de embarcações, algumas fugas escravas demonstravam algum grau de planejamento e articulação, não sendo fugida de improviso, até porque envolviam uma logística e muitas pessoas, sendo o caso, por exemplo, da cafuza Florência, 25 anos, que em sua fuga não só “levou roupa preta, tanto saia como camisa”, mas também sua filha Martinianna, “idade 6 para 7 anos”, indo ainda na companhia de Geralda, “preta retinta”, 18 anos, cativas do major João da Gama Lobo Bentes, da vila de Óbidos, no Baixo Amazonas. Mas, não fugiram sozinhas, se foram de Óbidos “em companhia d’hum molato escravo dos Snrs. Lopes Machado e C.”, fazendo a fuga pelo Rio Amazonas. Na cidade de Belém, o dito “molato” as entregou para “outro escravo dos mesmos Snrs. de nome Manoel”, que se achava a bordo da escuna *Dois Corações*, embarcação dos ditos Lopes Machado e C^a. Manoel fugiu então com as referidas escravas, sendo preso na vila de Soure, na Ilha do Marajó, havendo, portanto, a suspeita que lá existiam as escravas em sua fuga ou em suas mediações (O PLANETA, 20/12/1849, p. 03).

¹⁴ Sobre o assunto ver, por exemplo, Bezerra Neto (2000).

¹⁵ Ver referências nos jornais: O Doutrinário, 7/10/1848, p. 4; O Publicador Paraense, 22/10/1851, s/p.; O Planeta, 17/08/1850, p. 8; O Planeta, 25/06/1852, p. 4; O Planeta, 2/09/1852, p. 4.

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Figura 7: O rio Maués, na Província do Amazonas, com algumas embarcações da região: à esquerda, ao fundo, uma vigilenga, e, à frente, uma montaria. Ao centro uma igarité.



Fonte: AGASSIZs & AGASSIZ (1975).

Em busca da liberdade, alguns escravos iam ou desejavam ir mais longe. Foi assim, ao que tudo indica cientes da inexistência da escravidão nas colônias francesas, no caso a Guiana Francesa, que, no mês de dezembro de 1862, “vinte e tantos escravos de vários proprietários” do distrito de São Caetano de Odiveias, na região do Salgado Paraense, próxima ao litoral Atlântico, se evadiram para Caiena, capital da Guiana Francesa. Para além do planejamento envolvido, reunindo mais de vinte cativos de vários senhores, a escolha do destino implicava uma fuga em embarcação atravessando as águas do oceano Atlântico. Inclusive, relatou o subdelegado de polícia de São Caetano de Odiveias ao Chefe de Polícia da Província do Grão-Pará que soube que alguns desses fugitivos embarcaram no porto de sua freguesia, mas nada podendo fazer por falta de soldados da polícia e de impossibilidade da Guarda Nacional existente na Vila de Vigia lhe prestar auxílio, lhe restando ficar de “braços cruzados” (SEGURANÇA PÚBLICA 20/01/1863). Algum tempo depois, em fevereiro de 1863, o subdelegado voltava a se queixar ao chefe de polícia da falta de soldados na sua subdelegacia, não havendo também casa que servisse de cadeia para manter os prisioneiros, o que lhe obrigava manter os presos escoltados ou vigiados, o que nem sempre era possível por falta de soldados, quando relatou que há poucos dias um grupo de vinte e três escravos de diferentes senhores tencionaram fugir para Caiena, nos fazendo crer que seria um novo grupo de fugitivos, uma vez que nesta ocasião conseguira prender dois “chefes” dessa “viagem”, após algumas investigações a respeito, sendo sua dificuldade então manter os ditos “chefes” sob vigilância (SEGURANÇA PÚBLICA, 6/02/1863).

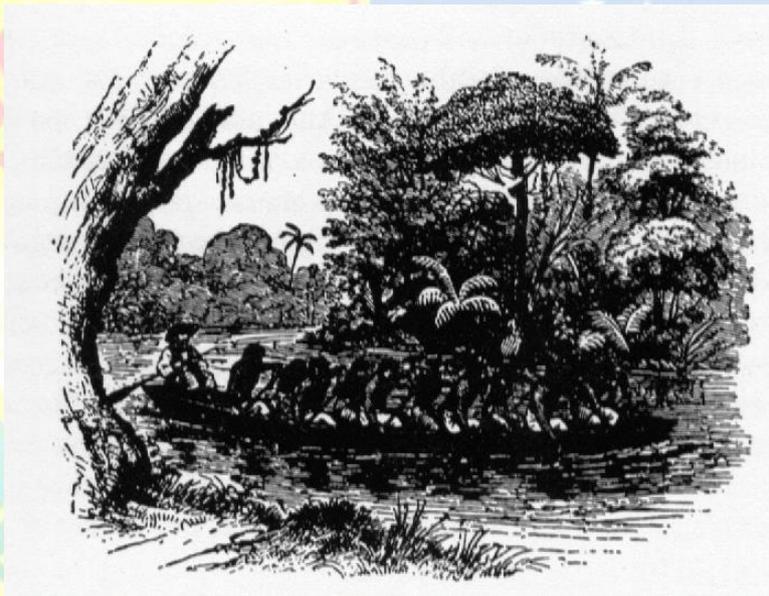
Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

3

Indo longe demais ou não, vários escravos optavam por fugir ao domínio senhorial viajando pelos rios e igarapés, através do uso de diversas formas de embarcações, algumas pequenas, outras maiores, conforme a situação. Uma dessas embarcações muito utilizadas pelos fugitivos era a montaria. Montaria, segundo Vicente Chermont de Miranda, seria: “Pequena canoa do porte de uma a cinco pessoas, feita de um tronco escavado, aberto a fogo e ao qual se dá mais assento e capacidade pela junção de uma falca de cada lado. Quando sem falcas toma o nome de casco, ou de casquinho, se pequeno demais” (MIRANDA, 1968, p. 57). . Foi o caso de Aleixo Tolosa, escravo de Julião da Costa Souza, que em sua fugida solitária “levou huma montaria nova sem raxa alguma” (O DOUTRINÁRIO, 26/05/1848, p. 04). No entanto, na Figura 8 temos o desenho de uma montaria grande com vários remadores, geralmente índios e pretos, alguns deles talvez libertos ou escravos.

112

Figura 8. Desenho de uma montaria, embarcação usual na Amazônia, que os escravos também usavam em suas fugas pelos rios da região.



KIDDER (1972).

O uso de montarias maiores também é possível ver no anúncio do almoxarife do Arsenal de Guerra em Belém, em 20 de outubro de 1845, que precisava comprar uma montaria “bem construída, própria para o serviço do Destacamento do Aurá, e que conduza seis a oito pessoas” (TREZE DE MAIO, 22/10/1845, p. 3). Em outubro de 1844, os escravos João Felipe, Prudência, Raimundo, Carlos e sua mulher Benedicta, do Capitão Thomas Antônio Tavares, morador em Marajó-Assú, ou seja, cinco pessoas, “fugirão em huma montaria com falca por fóra”(TREZE DE MAIO, 23/10/1844, p. 4). Já Manoel Ramos Doce, Antônio, Felícia e Luiza, em número de quatro, na madrugada de 24 de novembro de 1850, fugiram do engenho Santo

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Ignácio, em Magoary, “em uma montaria possante de falca e paves, quase nova” (O PUBLICADOR PARAENSE, 21/01/1851, p. 04). Enfim, Ricardo, na companhia de Ignácio, Joaquim Facundo, Joaquim, Theodosio, Ezequiel, Thomé, Zacarias, Libânio e Amancio, ao todo 10 escravos de Raymundo Pereira da Silva Lima, no districto de Anapú, haviam fugido “em uma montaria, disendo que andavão em serviço” do dito senhor (O DOCTRINÁRIO, 3/01/1849, p. 04).

Mas existiam montarias menores, inclusive para uma ou duas pessoas, como já dito. Assim sendo, Gaudêncio e Gualdino, escravos do senhor Jozé Ó D’Almeida, dono da fábrica de sabão na estrada de São Jozé em Belém, fugiram do seu sítio Magoary “em uma montaria perquena” furtada no local da fuga (O PUBLICADOR PARAENSE, 1º/10/1852, p. 06); em 16 de maio de 1844, José Antônio e Julião fugiram da fazenda de seu senhor “em uma montaria de falcas”. Marcos, por sua vez, alguns dias após a sua fuga em 22 de novembro de 1844, embarcou na Doca do Reduto em Belém em uma montaria, se suspeitando que houvesse “ido para a outra banda por onde vagueia”. Na noite de 2 de maio de 1846, por volta das 8 horas, os escravos José, Manoel João e Vicente fugiram levando “uma montaria grande que servia de descarga, de louro, falcas de itaúba, duas por cada lado”. Em 26 de novembro de 1846, um escravo em fuga foi capturado no rio Caraparú, o qual “levava uma montaria que se supõem furtada”, ou seja, que podia ser pilotada por apenas uma pessoa. Em 1º de julho de 1848, do engenho de Geraldo Nogueira Angelim, fugiu o cativo Manoel que “levou comsigo uma montaria nova de duas falcas”, ou seja, que podia comportar pelo menos duas pessoas, mas uma lhe conseguia guiar.

Ainda em julho de 1848, fugiram de “huma fabrica de seringa estabelecida no Rio Anajás, embarcados em huma montaria de 20 palmos de comprimento [4,572 metros] construída toda de louro vermelho com huma falca por banda”, os escravos do comendador Francisco Antônio da Costa morador no Rio Abaité: Jerônimo e Joaquim Ângelo, na companhia de “hum índio escuro de nome Francisco”. Agapito Fernando era outro escravo empregado no extrativismo da borracha, quando, em 23 de janeiro de 1855, “fugio em uma montaria da Barra [do Rio Negro, no Amazonas?] onde estava trabalhando em seringa”, levando “toda sua roupa, rêde, arma, boião, alguidar” entre outras coisas, segundo anúncio de seu dono morador no Sítio São Domingos no distrito de Oeiras, na região do Baixo Tocantins.¹⁶

Em 31 de março de 1854, Raimundo Ovídio Pedro Ausier, morador de Óbidos, no Baixo Amazonas, na província paraense, anunciou a fuga de dois escravos seus: Bartholomeo e Vicente. Ambos fugiram na companhia de outros dois cativos, um de João Florindo de Figueiredo e o outro de Carlos de Aguiar Picanço, “levando os mesmos uma montaria com falcas, de porte de 60 arrobas [quase 900 quilos] do anunciante”, uma vez que não foram em fuga apenas com as roupas do corpo, mas levando carga: “huma grande porção de pirarucu, um terno de medidas de folha, uma balança, um bahú com papéis, sete armas, sendo dois clavinotes; e outras muitas cousas que poderão carregar”. Então se tratava de uma fuga planejada envolvendo

¹⁶ Ver referências no jornal Treze de Maio (25/05/1844, p. 3; 19/02/1845, p. 4; 5/05/1846, p. 3; 23/12/1846, p. 4; 12/08/1848, p. 4; 17/01/1849, p. 8; 7/04/1855, p. 4).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

escravos de senhores diferentes, conduzindo uma montaria de carga carregada com mercadorias e outros materiais, por isso mesmo necessária a fuga pelo rio com uso da montaria.

Por sua vez, para quem fugia em família ou com crianças pequenas, o uso de montaria seria opção, como aconteceu com Raimunda, “com uma filha de seis meses de idade, que em companhia de dous homens pardos fugio da Fazenda Tauauá, no Rio Acará”, em 20 de agosto de 1858, fazendo a fugida “em uma pequena montaria” com suspeita de que tinham “projectado a viagem para Maranhão, de onde um dos pardos he filho, ou para o interior desta província [Pará]”. Na noite de 9 de dezembro de 1855, do Engenho São José, no Rio Atituba, no distrito de Barcarena, não distante de Belém, realizaram sua fuga os escravos Jorge, africano, e Manoel Lopes, “levando uma montaria de 15 palmos de comprido [3,429 metros], pintada de encarnado por dentro”, pressupondo o senhor que “tomassem o caminho de Minas [Gerais?]”, ainda que fosse mais provável que seguissem para o rio Acará-Mirim por ter sido a morada de Jorge, antes de ser comprado pelo anunciante.¹⁷ Observe que fugir à noite implicava conhecer bem os rios por onde deviam navegar, sendo a experiência de remador ou piloto então requerida por parte dos fugitivos.

Ainda na década de 1850, bem como nas seguintes, os escravos conforme a oportunidade e suas decisões continuariam fugindo pelos rios em montarias. Foi assim que, em 27 de agosto de 1855, Pedro quando fugiu de Oeiras “levou uma montaria de louro com um par de falcas do mesmo pau”. Na madrugada de 13 de fevereiro de 1860, João Filippe, oficial de carpina; Francisco Caraxiola, oficial de saboeiro; Anastácio, pedreiro; e Gregório, oficial de ferreiro fugiram do “engenho da empresa de N. S. do Ó”, núcleo colonial na Ilha das Onças, defronte do Belém, da propriedade do capitalista José Ó de Almeida, realizando sua fugida “em uma montaria, que furtarão aos colonos portugueses”. Na época em que anunciou essa fuga, José Ó de Almeida possuía outros 10 escravos (2 mulheres e 8 homens) foragidos em diversos momentos desde a década de 1840, entre os quais Thomé, em fuga há quase cinco anos, “excelente pratico de navegação das ilhas de Cameté, Melgaço, &.&”, sendo uma vantagem em sua fuga o exercício de tão necessária profissão.¹⁸

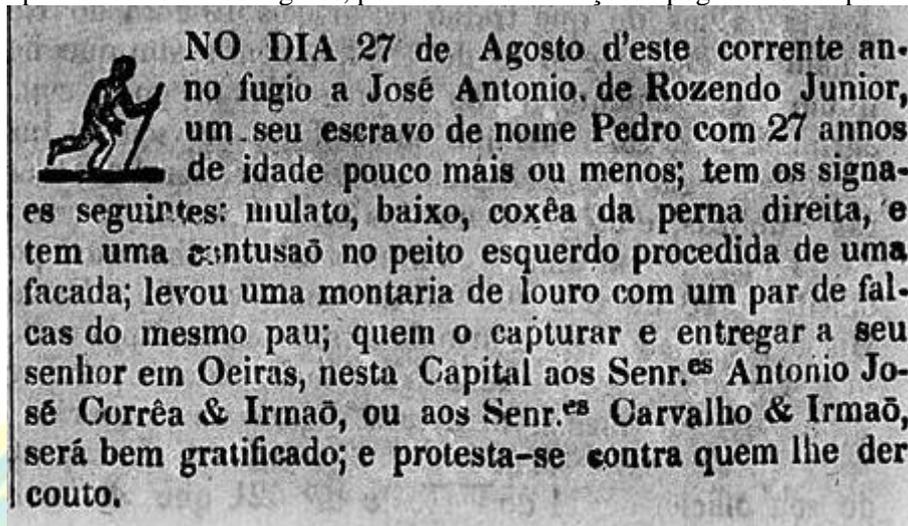
O cafuz Gregório, 26 anos, fugido em 2 de maio de 1859, mudando o nome para Joaquim Antônio, também tinha “muito pratica de marítimo por ter em poder do abaixo assignado [anunciante] navegado muito tempo para o interior da província”, ainda que ao fugir estivesse trabalhando como servente na casa de uma “crioula de nome Lizarda”, na Estrada da Pau d’Água em Belém (GAZETA OFFICIAL, 4/07/1859, p. 03). Saber navegar, portanto, fazia parte da vivência de parte dos trabalhadores escravos, sendo ofício sob domínio masculino. Havendo ainda por parte de alguns cativos carapinas o conhecimento para construção de montarias, tal como no caso do africano Francisco Moreira, “50 annos pouco mais ou menos”, escravo de Pedro Honorato Corrêa de Miranda, que trabalhava de carapina e fazia as suas montarias (O DOUTRINÁRIO, 17/12/1848, p. 03).

¹⁷ Ver referências no jornal Treze de Maio (25/04/1854, p. 4; 24/10/1854, p. 4; 21/12/1854, p. 4).

¹⁸ Ver referências no jornal Treze de Maio (22/12/1855, p. 4; 13/02/1861, p. 6).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Figura 9: Anúncio de fuga de escravo fazendo uso de uma montaria, mas retratado fugindo à pé, imagem padrão de escravos fugidos, por conta das limitações tipográficas da época



Fonte: *Treze de Maio* (22/12/1855, p. 4).

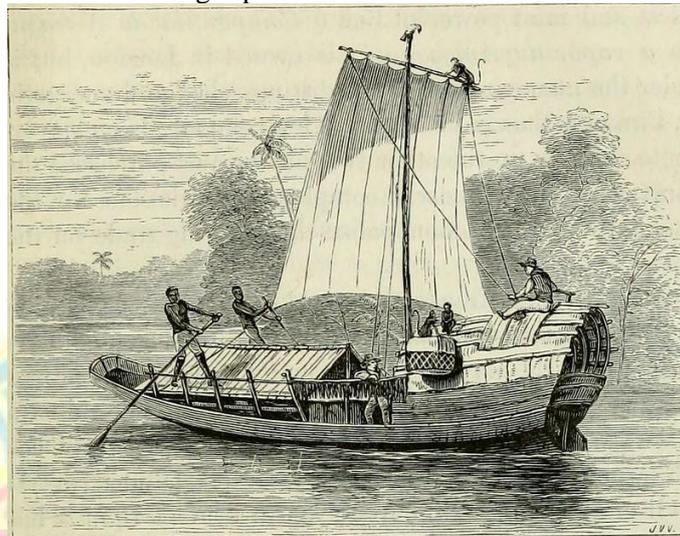
4

Se alguns fugiam de montaria, outros iam de igarité. Segundo José Veríssimo, em seu estudo sobre *A linguagem popular amazônica*, igarité seria a “canoa grande, entre a montaria (a *ygára* do índio) e a galeota geralmente com tolda de madeira. De *ygára*, canoa; e *eté* grande” (VERISSIMO, 1883, p. 36). Foi assim que um escravo, em companhia da cativa Roza, fugiu à Silvestre Pereira Lima Senior “n’uma igarathezinha nova”, suspeitando-se que “seguirão para Oeiras, ou para as ilhas de Macapá” (TREZE DE MAIO, 5/05/1846, p. 03). Por sua vez, Jozé e Florentino evadiram-se da fazenda Anjos, em três de abril de 1850, “em uma igaretezinha nova que tem o casco de louro pavezos rodellas, e algumas falcas de andiroba, braços e cavernas de canibeleiro, tem uma vella de estaes que a levarão em branco”, julgando-se que “forão para a villa de Curuça” (O PLANETA, 23/05/1850, p. 03).¹⁹ Na noite de 8 de junho de 1868, Manoel Theodoro e Benedito fugiram da fazenda de Justo José de Corrêa em Abaite, indo em “uma igarité, construída o casco de sucupira um só julgo de falcas que tem de sedro muito largo, e vella vermelha”, constando que foram para Vigia e dali para a ilha de Mexiana (DIÁRIO DE BELÉM, 5/08/1868, p. 04).

¹⁹Ver outros exemplos em: *Treze de Maio* (5/05/1846, p. 03); *O Grão-Pará*, (3/01/1852, p. 4); *O Publicador Paraense* (28/06/1852, p. 04).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

Figura 10: Igarité, embarcação comum na região amazônica, semelhante àquelas usadas pelos escravos em fugas pelos caminhos fluviais.



Fonte: ORTON (1870).

Na Figura 10, temos dois homens negros fazendo parte da tripulação da igarité. Sabendo manejar as embarcações e navegar pelos rios a serviço dos senhores, em suas fugas não seria diferente, fazendo uso das igarités em seus planos de evasão. Foi assim que, em junho de 1845, “huns pretos que seguirão por terra o caminho da Barra”, em sua fugida, deixaram uma igarité que usaram no porto do sítio Sacramento, no igarapé do Una (TREZE DE MAIO, 23/06/1845, p. 03). Por sua vez, Honorato, Abel, Adjucto, Zebedeo, Vito e Alaryco, pertencentes a Julião da Costa Souza, evadiram-se em seis de agosto de 1847, levando consigo “uma igarité” (O DOUTRINÁRIO, 26/05/1848, p. 04). Em 7 de setembro de 1868, Venâncio fugiu do sítio Arassy, na Bahia do Sol, na Ilha de Mosqueiro, no município de Belém, levando consigo “uma igarité de *Cupiúba* e falcas de louro vermelho”, desconfiando o anunciante que “tenha ele tomado o rumo de Barcarena” (JORNAL DO PARÁ, 15/09/1868, p. 03). Em 21 de julho de 1868, no lugar Murucutú, fora apreendida uma “canoa ou igarité com tolda de palha”, na qual navegavam “2 ou três escravos fugidos, dos quaes um, de nome Irinêo, de José Bento da Silva, foi capturado” (JORNAL DO PARÁ, 24/07/1868, p. 02). Em 24 de dezembro de 1872, da cidade de Vigia fugiram os escravos Germano e Torquato, levando “uma boa igarité com todo o aparelho novo, ferro, e amarra, sal, tiradeiras, linhas e tudo os mais pertences de pescarias”, sendo presumido que haviam “tomado o caminho de Caeyna, igaraparé Cuanany destricto da cidade de Macapá”, constando então que eles ainda estavam no Rio Amapá (JORNAL DO PARÁ, 25/03/1873, p. 03). Para além de montarias e igarités, os escravos então manejavam outras embarcações ou canoas, tipo o batelão citado. Segundo Raimundo Morais, o batelão seria:

Barça de 3, 4, 5 e 10 toneladas de deslocamento, em geral de boca aberta, própria para ser tirado a remo de mão ou de faia. Usam-no também rebocado no costado das lanchas que trafegam no Amazonas e seus afluentes. Os estaleiros de Abaeté, Santarém, Óbidos e Uriximiná são famosos na construção

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

de batelões de itaúba preta, madeira insubstituível nesse gênero de transporte (MORAIS, 2013, p. 36).

O batelão, no entanto, não seria embarcação de uso dos escravos em suas fugas, levando-o consigo. Até porque eram embarcações de transporte de cargas, sendo usados conforme seu tamanho no transporte de gado vivo, em pé; ou, ainda, no transporte de telhas, madeiras ou lenhas, cana de açúcar, entre outras cargas. Tal como o batelão que conduzia cana para o engenho Itacuan, no distrito de Boa Vista, do qual acabou caindo nas águas do rio o escravo Thomaz, morrendo afogado por não saber nadar (TREZE DE MAIO, 27/03/1861, p. 03). Ou, ainda, “um Batelão novo de madeira itauba muito bem construído, e próprio para conduzir Gado ou Pedra”, suportando “40 bois pouco mais ou menos”, se vendia na Fazenda Limoeiro, no 1º distrito da Vila de Cametá, no Baixo Tocantis (TREZE DE MAIO, 16/08/1845, p. 03). No sítio Nazareth, nas margens do rio Guajará, por sua vez, entre seus bens havia um batelão usado no transporte de pedras retiradas das “boas pedreiras” que existiam na dita propriedade (A ÉPOCHA, 19/07/1859, P. 03). O dono deste sítio que estava sendo vendido com seus pertences e batelão, já havia anunciado sua necessidade de Remeiros “para andarem em um batelão, que conduz pedra de alvenaria e esquadilha” para a cidade de Belém (A ÉPOCHA, 26/02/1859, P. 03). Não encontrando sujeitos livres, o dito anunciante algum tempo depois dizia precisar “alugar alguns escravos para remeiros” de seu batelão empregado na condução de pedras (A ÉPOCHA, 22 de março de 1859, p. 03).

Enfim, não encontrei nenhum anúncio relatando fugas escravas usando batelões. Mas, feito pessoas livres, os fugitivos podiam ser parte da tripulação de algum batelão, como aconteceu com Thomé. Ou, sendo o caso, ser levados em sua fuga em algum batelão, como ocorreu com Lourenço, escravo de Manoel Antônio da Cunha (Vidinha), o qual fugiu da padaria de seu dono, em 1853, embarcando no porto de Belém no batelão São João de certo Remualdo, tomando o rumo de Óbidos, no Baixo Amazonas, aonde Lourenço acabou preso, em 1854, sendo mandado de volta aprisionado, no vapor Rio Negro, e entregue pela polícia ao seu dono (TREZE DE MAIO, 25/07/1854, p. 04).

Por outro lado, os escravos podiam fazer uso das vigilengas em suas fugas fluviais. Segundo Morais, a vigilenga seria:

Canoa de pescador. Boca aberta, as velas parecem asas de morcego. Quase redonda, amara-se Atlântico a fora dias e dias. Os primeiros modelos saíram da Vigia. Daí lhe vem o nome. Em geral tem o casco negro e o pano avermelhado, tingido de murici. Também conduz caranguejo em cofos.

Embora definida como “canao de pescador”, associada ao exercício dessa profissão, as vigilengas também transportavam gente e cargas, sendo usada para outros fins além da pescaria. Inclusive, rebocando batelões. Em meados de 1859, por exemplo, a vigilenga “Pirajá” recebia “carga a frete” para as localidades de Breves e Gurupá (A ÉPOCHA, 19/07/1859, p. 03). Já no anúncio de Pedro Augusto Gonçalves Campos, em 8 de julho de 1855, se usava o termo igarité vigilenga, se fazendo a vem dela com “com 35 palmos de comprimento e 9 de boca, e de boas madeiras” (TREZE DE MAIO, 8/07/1855, p. 07).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

De qualquer forma, escravos em suas fugas podiam fazer uso de vigilengas. Na noite de 25 de junho de 1859, Antônio, Guilherme, Aleixo e Victorina fugiram do “estabelecimento S. João do Arapary, levando consigo uma vigilenga do porte de 40arrobas” (GAZETA OFFICIAL, 1º/07/1859, p. 04). Certa escrava, por sua vez, na noite de 16 de julho de 1859, achou por bem fugir de Manaus, província do Amazonas, em companhia do índio André Gomes, piloto da vigilenga “Amphitrite”, embarcação de propriedade do dono da fugitiva (A ÉPOCHA, 17/08/1859, p. 04). Ainda que mais comum fossem navegar em montarias e igarités, quando de suas fugas.

5

Concluindo o texto, percebe-se, então, que fugir em canoas constituía-se um fato bastante comum na região amazônica, na qual os rios supriam muitas vezes a inexistência dos precários caminhos terrestres que muitas vezes não possuíam razão de existir. Cada pedaço de rio seria uma estrada que, por sua vez, requeria determinados conhecimentos por parte dos escravos, tais como saber pilotar nas águas, sem perder de vista o rumo, não deixando a embarcação virar ou encalhar em bancos de areia; ou, então, evitar navegar próximo às margens, principalmente quando fugiam na escuridão da noite; enfim, conhecer não somente os próprios caminhos das águas, mas as estações mais propícias para as *fugas fluviais*, como, por exemplo, o inverno, *período chuvoso* no qual havia a garantia da *cheia* dos referidos rios evitando as fases de *maré baixa*.²⁰

Assim sendo, ainda sobre escravos que sabiam manejar e comandar canoas, temos, por exemplo, a história de Celestino. Em 15 de outubro de 1859, Celestino fugiu da padaria de João Antônio Henriques e Cia., em Belém, desconfiando seus senhores que estivesse fugido para os lados de Abaetetuba ou ido para o sertão, isto porque quando fugiu antes de seu primeiro senhor “andou por esses lugares negociando e feito cabo de canoa, com o nome de mestre José, intitulado-se forro” (A ÉPOCHA, 20/10/1859, p. 04). Thomé, por sua vez, fugido há três anos, desde 1856, dizia seu senhor, fora “visto ultimamente na capital do Pará, por um companheiro a quem ele informou fazer parte da tripulação de um batelão de gado e como tal he de supor esteja matriculado” (A ÉPOCHA, 20/10/1859, p. 04).

Fugir em canoas não era brincadeira. A imprudência, a inexperiência ou falta de conhecimentos relativos à navegação fluvial não só podia comprometer o sucesso das fugas, como significar a perda da própria vida em caso de naufrágio.²¹ Da mesma forma que, como já visto antes, fugir em canoas requeria muitas vezes organização e preparo do plano de evasão, uma vez que buscavam escapular levando consigo não somente a embarcação alheia, geralmente propriedade do senhor, como seus trastes, roupas, alimentos e outras peças e objetos quiçá furtados. Ao passo que, pelos rios, em canoas, se fugia frequentemente em pequenos grupos ou acompanhado de um ou mais parceiros. Neste sentido, muitas vezes fugir em

²⁰Ver, por exemplo, o ofício da Câmara Municipal da vila de Turiaçú dirigido à presidência da província paraense, em 8 de abril de 1848, no qual relatava serem comuns as fugas escravas durante a estação chuvosa ou inverno (SEGURANÇA PÚBLICA, 7/04/1848).

²¹Ver, por exemplo, o relato do naufrágio sofrido por João Damaso Borralho e seus escravos, no rio Acará, publicado no jornal O Doutrinário (22/01/1849, p. 03).

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

embarcações se constituía na única possibilidade relacionada com a quantidade de pessoas que fugiam juntos levando consigo um ou mais camaradas, formando duplas ou em pequenos grupos de fugitivos.

Enfim, as histórias escravas de fugas fluviais permitem outro olhar sobre a escravidão e as formas de inserção social e de resistência dos cativos. Quando eles faziam uso de seus conhecimentos sobre construção de canoas ou técnicas de manejo delas, bem como sobre os rios, portanto, acerca das paisagens naturais ou da natureza, é possível pensar que o faziam a partir de suas próprias bagagens culturais como africanos escravizados ou a partir do que era aprendido com os indígenas e outros segmentos da sociedade amazônica. Sendo possível, portanto, a perspectiva da história ambiental para a compreensão desses sujeitos em suas vivências da escravidão na região amazônica, como parte do processo de mestiçagem ou “crioulização ambiental” (DE LA TORRE, 2018). Ou seja, a incorporação do mundo natural ou da natureza e a compreensão ou conhecimento dela em suas formas de viver e, também, resistir sob o regime da escravidão. Fazendo, então, dos rios que transportavam as mercadorias produzidas pelo trabalho dos cativos, ou que, ainda, traziam os próprios escravos negociados pelo tráfico, para além de lugares de trabalho deles como remadores, marinheiros ou pilotos, em rios de liberdade, por meio das fugas fluviais.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS E BIBLIOGRÁFICAS

A ÉPOCHA, 20/10/1859.

ACEVEDO MARIN, Rosa Elisabeth. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. *Papers do NAEA*, nº 170, maio de 2004.

ABREU, José Coelho da Gama e (Barão de Marajó). As regiões amazônicas: estudos corographicos dos Estados do Gram Pará e Amazonas. Belém: SECULT, 1992.

AGASSIZ, Louis & AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil (1865-1866)*.

Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

AMARAL, Josali do. *Nos confins do Império: ocupação da Amazônia Ocidental, fronteiras, navegação e comércio (1822-1870)*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, Tese de Doutorado em História, 2018.

AMOROSO, Marta Rosa. “Corsários no caminho fluvial. Os Mura do rio Madeira”, in Cunha, Manuela Carneiro da. *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras; FAPESP; SMC-SP, 1992, pp. 297-310.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do Solitário*. 3ª edição. São Paulo: Editora Nacional, 1938.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Discursos Parlamentares*. Brasília: Senado Federal, 1977.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1975.

BEZERRA NETO, José Maia. De Porto de Móz a Ponte Seca. Gente, Espaço e Tempo no Xingu Oitocentista. In: SOUZA, César Martins de; CARDOZO, Alírio (Orgs.). *Histórias do Xingu: Fronteiras, Espaços e Territorialidades (Séc. XVII-XXI)*. Belém: Edufpa, pp. 97-120.

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

- BEZERRA NETO, José Maia. Para além da floresta: o mundo rural amazônico em Spix e Martius (1819-1820). In: KETTLE, Wesley; NUNES, Francivaldo Alves. (Org.). *Sobre as pegadas de Spix e Martius: 200 anos*. Curitiba: CRV, 2020, v. 1, pp. 17-36.
- BEZERRA NETO, José Maia. Nas terras do Cabo Norte: fugas escravas e histórias de liberdade nas fronteiras da Amazônia setentrional (século XIX). In: Rafael Chambouleyron; José Luis Ruiz-Peinado Alonso. (Org.). *T(r)ópicos de História. Gente, Espaço e Tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)*. Belém: Açá; PPGHSA/UFPA; CMA/UFPA., 2010, pp. 163-182.
- BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JÚNIOR, Luís Carlos. Alguns vem de lá, outros de cá: a Amazônia no tráfico interno brasileiro de escravos (século XIX). *Revista de História* (UNESP), v. 37, pp. 01-30, 2018.
- BEZERRA NETO, José Maia. Mercado, Conflitos e Controle Social. Aspectos da escravidão urbana em Belém (1860-1888). *Historia & Perspectivas*, v. 22, pp. 267-298, 2009.
- BEZERRA NETO, José Maia. Fugindo, sempre fugindo: Escravidão, fugas escravas e fugitivos no Grão-Pará (1840-1888). Campinas-SP: Universidade Estadual de Campinas Mestrado em História Social do Trabalho, 2000.
- BRITO, Roberta Kelly Lima de. *Vapores de Mauá: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)*. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, Dissertação de Mestrado em História, 2018.
- BRITO, Roberta Kelly Lima de. *A introdução da navegação a vapor na Amazônia no século XIX: o processo de formação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*. XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História das Empresas. Niterói-RJ, 28 a 30 de agosto de 2017, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, <http://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE/202017/6>, consulta em 23/09/2020.
- BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. *Fifteen thousand miles on the Amazon and its tributaries*. London: Edward Stanford, 1878.
- CORREIO DOS POBRES, 25/05/1852.
- DE LA TORRE, Oscar. *The People of the River. Nature and Identity in Black Amazonia. 1835-1945*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2018.
- DIÁRIO DE BELÉM, 5/08/1868.
- DIÁRIO DO GRAM-PARÁ. 23/12/187; 21/07/1874.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. A companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: o imaginado grande banquete comercial. *Revista IHGB*, março/2003, n. 418, pp. 9-223.
- FONSECA, Dante Ribeiro da. O surto gumífero e a navegação na Amazônia. *Revista Veredas Amazônicas*, n.º 1, vol. I, 2011, pp. 01-23.
- FUNES, Eurípides. *"Nasci nas matas, nunca tive senhor"*. *História e memória dos mocambos do Baixo Amazonas*. São Paulo, USP, 1995, Tese de Doutorado.
- GAZETA OFICIAL, 4/07/1859.

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

GAZETA OFFICIAL, 9/02/1860.

GOMES, Flávio dos Santos. “No labirinto dos rios, furos e igarapés”: camponeses negros, memória e pós-emancipação na Amazônia, c. XIX-XX. *História Unisinos*, v. 10, n. 3, pp. 281-292, Setembro/Dezembro 2006.

GOULART, José Alípio. *O regatão: mascate fluvial da Amazônia*. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1968. GRÃO- PARÁ, 3/01/1852.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano – A navegação do Rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. São Paulo: Annablume, 2012.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia. *Nova Economia*, v. 9, jan./abril-2009, pp.185-212.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. Mãos à obra: o governo provincial paraense e seus esforços para a navegação da região amazônica - 1850-1867. *Almanack Braziliense*, n. 9, maio/2009, pp. 122-136.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. Os deputados e os rios: os debates de 1853 sobre a navegação a vapor no rio Amazonas e o sistema representativo no Brasil monárquico. *Revista de História*, n. 162, 1º semestre de 2010.

HORNE, Gerald. *O sul mais distante: Os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil (Províncias do Norte)*. São Paulo: Livraria Martins Editora; Edusp, 1972.

LOPES, Siméia de N. A praça de Belém e as relações com os negociantes das vilas do interior (1790-1810). *Fronteiras e Debates*, v. 1, pp. 52-64, 2014.

LOPES, Siméia de N. *Comércio Interno no Pará Oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. Belém: Núcleo de Altos Estudos da Amazônia – Universidade Federal do Pará, 2002, Mestrado em Planejamento e Desenvolvimento Social.

LOPES, Siméia de N. *As Rotas do Comércio do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c. 1790 a c. 1830)*. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013, Doutorado em História Social.

LOUREIRO, Antônio José Souto. *História da navegação no Amazonas*. Manaus: Gráfica Lorena, 2007.

LYRA JUNIOR, Américo Alves de. Política Externa do Brasil no Império: a abertura do Rio Amazonas à navegação internacional. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH São Paulo*, julho 2011.

MACÊDO, Sídiana da Consolação Ferreira de. *Do Que Se Come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém, 19850-1990*. São Paulo: Alameda, 2014.

MEDEIROS, Fernando Sabóia de. *A liberdade de navegação do Amazonas; relações entre o Império e os Estados Unidos da América*. São Paulo: Editora Nacional, 1938.

MELO, Aláudio de Oliveira. Os Primórdios da Navegação a Vapor no Rio Amazonas. In: ROCQUE, Carlos (Org.). *Grande Enciclopédia da Amazônia*, vol. 4. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1970.

Rios de liberdade: Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)

MIRANDA, Vicente Chermont de. *Glossário Paraense. Coleção de vocábulos peculiares à Amazônia e especialmente à ilha do Marajó*. Belém: UFPa, 1968.

MORAIS, Raimundo. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2013.

O DOUTRINÁRIO, 26/05/1848; 15/07/1848; 9/08/1848; 2/09/1848; 7/10/1848; 30/11/1848; 17/12/1848; 3/01/1849; 22/01/1849; 16/04/1849; 26/04/1849.

O LIBERAL DO PARÁ, 21 de setembro de 1871; 18 de abril de 1874.

O PLANETA, 20/12/1849; 23/05/1850; 17/08/1850; 26/04/1851; 25/06/1852; 2/09/1852.

O PUBLICADOR PARAENSE, 02/10/1849; 21/01/1851; 22/10/1851; 28/06/1852; 1º/10/1852.

O VELHO BRADO DO AMAZONAS, 25/08/1851; 23/05/1852.

ORTON, James. *The Andes and the Amazon: Or, across the continent of South America*. New York: Harper & Brothers, Publishers, Franklin Square, 1870.

PAIÃO, Caio Giulliano de Souza. *Para além das chaminés: memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)*. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, Dissertação de Mestrado em História, 2016.

PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

PARÁ, Governo da província do. *Relatório do Presidente da Província do Gram-Pará o Exm. Sñr. Dr. Augusto Fausto D'Aguiar, na abertura da segunda sessão ordinária da sétima legislatura da Assembleia Provincial no dia 15 de agosto de 1851*. Belém: Typographia de Santos & Filhos, 1851.

PARÁ, Governo da província do. *Relatório lido pelo Exc. Sr. Vice-Presidente da Província do Gram-Pará Ambrósio Leitão da Cunha na abertura da primeira sessão ordinária da Assembleia Provincial no dia 15 de agosto de 1858*. Belém: Typographia de Antônio Rabello, 1858.

PARÁ, Secretaria da Presidência da Província do. *Ofício do Comandante e Diretor da Colônia Militar de São João de Araguaia ao Presidente da Província do Pará, em 2 de março de 1853*. Arquivo Público do Estado do Pará.

PARÁ, Secretaria da Presidência da Província do. *Ofício do Comandante e Diretor da Colônia Militar de São João de Araguaia ao Presidente da Província do Pará, em 20 de agosto de 1852*. Arquivo Público do Estado do Pará.

PORRO, Antônio. *O Povo das Águas. Ensaio de etno-história amazônica*. Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Manaus: Suframa, 1982.

RODRIGUES, J. B. *Exploração e estudo do valle do Amazonas: rio Capim*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

RODRIGUES, J. B. *Exploração e estudo do valle do Amazonas: rio Tapajós*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

**Rios de liberdade:
Os escravos e suas fugas fluviais na Amazônia brasileira (Século XIX)**

ROOSEVELT, Anna, “Arqueologia Amazônica”, in Cunha, Manuela Carneiro da, (org.), *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras; FAPESP; SMC-SP; 1992, pp. 53-86.

SALES, Mábila Aline Freitas. Viagem das Coisas e das Ideias: o movimento das embarcações e produtos estrangeiros nos meados da Belém oitocentista. Belém: Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia - Universidade Federal do Pará, 2012, Mestrado em História Social da Amazônia.

SALLES, Vicente. *O negro no Pará. Sob o regime da escravidão*. Brasília, Ministério da Cultura; Belém, Secult; Fundação Cultural “Tancredo Neves”, 1988.

SEGURANÇA PÚBLICA. Secretaria de Polícia da Província, Série: Livro de Ofícios do Presidente ao Chefe de Polícia, vol. 8, 2 de janeiro a 30 de dezembro de 1851.

SEGURANÇA PÚBLICA. Ofício do Subdelegado de Polícia de São Caetano de Odiveiras ao Chefe de Polícia da Província do Grão-Pará, em 20 de janeiro de 1863. Arquivo Público do Estado do Pará

SEGURANÇA PÚBLICA. Ofício do Subdelegado de Polícia de São Caetano de Odiveiras ao Chefe de Polícia da Província do Grão-Pará, em 6 de fevereiro de 1863. Arquivo Público do Estado do Pará.

SEGURANÇA PÚBLICA. Ofício da Câmara Municipal da vila de Turiaçu dirigido à presidência da província paraense, em 8 de abril de 1848. Chefatura de Polícia da Província, Livro de Registro de Ofícios, livro 7, abril a junho de 1848. Arquivo Público do Estado do Pará. SEIDL, Carlos. *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial para o anno bissexto de 1868*, Primeiro Anno. Belém: Editores Carlos Seidl & Cia., 1868.

TENREIRO ARANHA, Bento Figueiredo de. A Terra, as cousas e o homem da Amazônia. Memórias históricas, geográficas, ethnográficas, mineralógicas, botânicas e zoológicas das minhas viagens através da Amazônia. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará*, números I, II e III, 1917/1918/1920.

TREZE DE MAIO, 25/05/1844; 23/10/1844; 19/02/1845; 23/06/1845; 22/10/1845; 5/05/1846; 5/05/1846; 23/12/1846; 12/08/1848; 17/01/1849; 25/04/1854; 24/10/1854; 21/12/1854; 7/04/1855; 22/12/1855; 13/02/1861.

VERGOLINO, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica*. Belém: Arquivo Público do Pará, 1990.

VERISSÍMO, José. A linguagem popular amazônica. *Revista Amazônica*, primeiro ano, tomo I, n. 3, maio, 1883.

Texto recebido em: 19/04/2021
Texto aprovado em: 07/11/2021