



SILVA, Felipe William dos Santos*

<https://orcid.org/0000-0002-7022-446X>

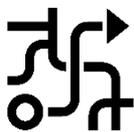
RESUMO O artigo analisa a experiência da construção de uma estrada entre as Vilas de Ourém, na capitania do Grão-Pará, e de Viana, no Maranhão, entre os anos de 1768 e 1774, com o intuito de conectar regiões próximas de Belém aos circuitos pecuários oriundos da região do Parnaíba, no Piauí. Entre diversas justificativas que possibilitaram a concretização dessa obra, a trilha do caminho passava, em grande medida, pelas Povoações de Índios, como os Lugares de Serzedelo e de Piriá. Dessa forma, estas povoações serviram não apenas como pontos de paragem da comunicação entre Ourém e Viana, mas igualmente como espaços de arregimentação de mão de obra, em especial indígena, para o trabalho na construção da rota. Ademais, procura-se enfatizar as múltiplas práticas espaciais dos sujeitos envolvidos na logística do envio do gado, sendo estes: fazendeiros do Pará, fazendeiros do Maranhão e fazendeiros do Piauí, militares, diretores das Povoações de Índios e as próprias populações indígenas. Portanto, argumenta-se que, mais do que integrada ao circuito do gado do Parnaíba, a interligação entre essas duas regiões também representava um acesso mais facilitado às capitanias do Estado do Brasil, por meio dessa via terrestre, tendo como vetor as Povoações de Índios do Diretório.

PALAVRAS-CHAVE: Estado do Grão-Pará e Maranhão; práticas espaciais; Povoações de Índios; Estradas.

ABSTRACT The article examines the construction of a road connecting the villages of Ourém, in the captaincy of Grão-Pará, and Viana, in Maranhão, between 1768 and 1774. The road aimed to link regions near Belém to the livestock circuits originating in the Parnaíba region of Piauí. Among the various justifications that facilitated the completion of this project, the route significantly traversed Indigenous settlements, such as the villages of Serzedelo and Piriá. These settlements functioned not only as stopping points for communication between Ourém and Viana but also as sites for labor recruitment, particularly of Indigenous workers, for the road's construction. Moreover, the article highlights the diverse spatial practices of the actors involved in the logistics of cattle transportation, including ranchers from Pará, Maranhão, and Piauí; military personnel; directors of Indigenous settlements; and Indigenous populations. It argues that, beyond integrating the Parnaíba cattle circuit, the interconnection between these two regions also provided easier access to the captaincies of the State of Brazil through this land route, with Indigenous settlements under the Directorate serving as key facilitators.

KEYWORDS: State of Grão-Pará and Maranhão; spatial practices; Indigenous settlements; Roads.

* Doutorando em História pela UFPA, onde também concluiu a graduação e o mestrado em História Social da Amazônia. Pesquisa História da Vida Privada, territorialidades luso-indígenas e sociabilidades coloniais. Integra os grupos HINDIA, GEPAC e a Rede SILB. Desde dezembro de 2024, é professor substituto na Faculdade de História da UFPA, campus Guamá.



INTRODUÇÃO

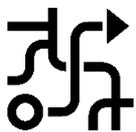
“Partia de Belém, subia o [rio] Guamá, passava por Ourém e Bragança, e saía na costa junto ao [rio] Turiaçu”, assim descreveu Capistrano de Abreu (1930, p. 106) o trajeto da estrada construída entre 1768 e 1770 entre a região oriental da capitania do Grão-Pará e a região ocidental do Maranhão. A construção desse caminho, segundo o autor, tinha como função “introduzir no Pará gado do Maranhão e do Piauí” (Abreu, 1930, p. 105). No entanto, Abreu limitou-se apenas a constatar, a partir de uma circunstância específica, a existência de uma conexão terrestre entre dois espaços, movimento que, igualmente, uma historiografia realizou a respeito da abordagem dessa estrada.¹

A identificação de uma relação comercial entre as capitanias do Maranhão, do Pará e do Piauí, ensejada sobremaneira pela construção de feitorias para a comercialização de gado na região do Parnaíba, a partir de 1769, em razão do contexto de crescimento da atividade pecuária², nos parece interessante para realizar uma investigação mais profunda a respeito da dimensão espacial desse caminho. Para além das já conhecidas conexões das dinâmicas do gado no Piauí e no Maranhão com o Estado do Brasil, notadamente, relacionadas às capitanias da Bahia e de Pernambuco, buscamos também compreender as interligações das dinâmicas econômicas dessa região com as lógicas espaciais do Estado do Grão-Pará e Maranhão, perspectiva com a qual este trabalho deseja contribuir.

Nesse sentido, a partir de diversos códices da série *Correspondência de Diversos com o Governo*, depositado no Arquivo Público do Estado do Pará (doravante APEP), foi possível não apenas constatar as diligências iniciais para a construção da estrada, mas também o percurso de seu trajeto. Assim, percebeu-se

¹ O caminho entre a povoação de Ourém, no Pará, e Viana, no Maranhão, sempre foi abordada de forma circunstancial, muito embora tenha possibilitado diversos prismas para se pensar análises que permitissem pensar os territórios do Norte da colônia, com relação às suas dinâmicas espaciais, de forma mais integrada. Nesse sentido, os clássicos de Odilon Nunes (2007) [1966], Francisco Augusto Pereira da Costa (1974) são exemplares desta perspectiva, em que pese o predomínio notável da perspectiva do Estado do Brasil. Com relação a obras mais recentes, sob a perspectiva de refletir pontos de conexão entre o Estado do Grão-Pará e Maranhão e o Estado do Brasil, destacam-se aqui os trabalhos de Sueny Souza (2012; 2016), Junia Motta Rego (2010), Esdras Arraes (2017a) e Gutiele Gonçalves dos Santos (2022).

² A respeito desse fenômeno, consultar: Junia Rego (2010) e Mairton Celestino da Silva (2016).

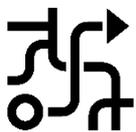


que, em uma primeira análise, a comunicação entre as Vilas de Ourém e de Viana possuíam como vetores diversas Povoações de Índios³ fundadas pelo Diretório. Dessa forma, o trabalho indígena na região oriental do Grão-Pará e Maranhão foi fundamental para a construção de rotas de acesso ao Estado do Brasil pelos interiores, sem precisar contornar a Costa Atlântica.

O projeto de interligar o Estado do Grão-Pará e Maranhão ao Estado do Brasil é um fenômeno histórico que persegue a repartição do Norte da América portuguesa desde o século XVII. Rafael Chambouleyron, Vanice Melo e Pablo Ibáñez-Bonillo (2021, p. 9), em trabalho recente, destacaram a importância de se pensar essas políticas de integração sob o signo do processo de expansão tanto dos sertões orientais do Estado do Grão-Pará e Maranhão, quanto das fronteiras internas da América portuguesa, não somente em razão das expedições realizadas por sertanistas, mas também em função do conhecimento do espaço pelas populações indígenas. Por isso, os autores propuseram que se perceba nesse contexto entre os anos 1670 e 1690, uma forma de vislumbrar as dinâmicas espaciais da região que compreende as capitanias do Pará, do Maranhão e do Piauí, para além das implicações administrativas.

Desse modo, a observação dos autores servir-nos-á de norte para analisar o caso da construção de uma estrada entre as Vilas de Ourém, na parte oriental do Grão-Pará, e Viana, na região ocidental do Maranhão, entre os finais dos anos 1760 e início dos anos 1770. Partindo do pressuposto de que este caminho foi resultante das experiências históricas e das lidas dos indivíduos com este espaço, argumentamos que o projeto de comunicação entre Ourém e Viana se valeu justamente dessas rotas já utilizadas por inúmeros sujeitos que transitavam pela região. Objetivava-se, então, conectar as dinâmicas do Estado do Grão-Pará e Maranhão ao Estado do Brasil, a partir do circuito do gado oriundo das fazendas das capitanias do Maranhão e do Piauí em direção às fazendas do Grão-Pará, tendo como marcos territoriais desse trajeto as Povoações de Índios.

³ “Povoações de Índios” refere-se às localidades que foram transformadas em Vilas e em Lugares no período do Diretório, notadamente, as antigas missões jesuíticas. Não utilizamos o termo “povoações indígenas”, em respeito à semântica da documentação colonial, embora reconheçamos as inúmeras discussões que pairam sobre o uso de tais termos, as quais possuem implicações identitárias e culturais.



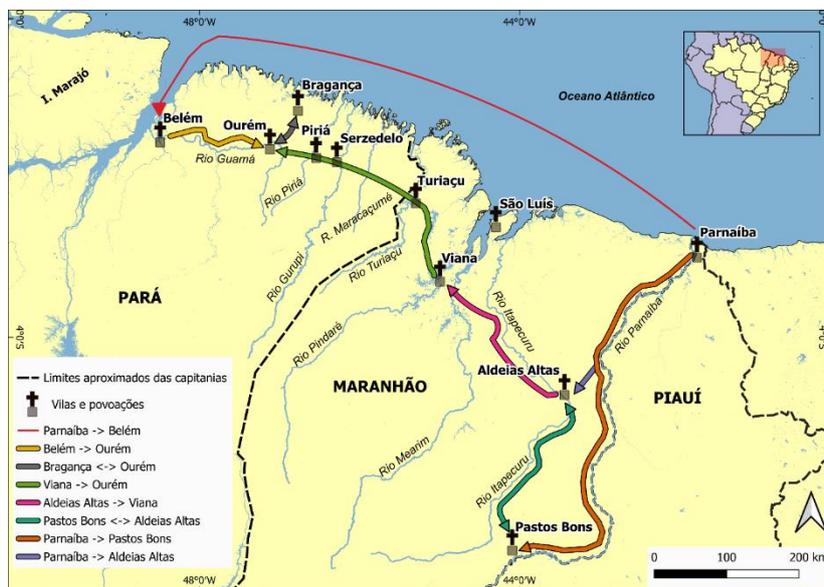
Para defender este argumento, dividimos o texto em duas partes. Na primeira parte, analisamos tanto a logística da construção da estrada quanto seu funcionamento, seja para as boiadas vindas do Piauí e do Maranhão em direção a Ourém, seja para reses direcionadas às fazendas particulares da Vila de Bragança, no Grão-Pará, sob o governo de Ataíde Teive. Já na segunda parte, examinamos a retomada da construção da estrada no governo de João Pereira Caldas, em 1773, até o contexto da dissolução do Estado do Grão-Pará e Maranhão, no ano de 1774, pois supomos que, após sua conclusão, em 1770, o caminho foi abandonado, em razão de diversos fatores de ordem tanto administrativa quanto econômica.

A LOGÍSTICA DA CONSTRUÇÃO: AS POVOAÇÕES DE ÍNDIOS COMO PONTOS DE PARAGEM DO GADO E DE ARREGIMENTAÇÃO DE MÃO DE OBRA

Em 15 de abril de 1768, o capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Fernando da Costa de Ataíde Teive, dirigiu uma missiva a Joaquim de Melo e Póvoas, governador da Capitania do Maranhão, participando que o capitão Evaristo Rodrigues de Albuquerque, parente do ouvidor do Grão-Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, estava disposto a “fertilizar de gados esta cidade [Belém]” (APEP, Códice 162, Doc. 203). Aqui, Ataíde Teive se referia ao projeto da construção de uma estrada que conectasse a Vila de Viana às Povoações de Índios litorâneas do nordeste do Grão-Pará. Por conseguinte, o governador do Grão-Pará esperava atenuar os prejuízos causados aos moradores da capitania em virtude de uma estiagem que atingiu as fazendas do Marajó e do Mearim, entre os anos de 1768 e 1769 (APEP, Códice 162, Doc. 203). Posteriormente, a partir desse caminho, aventou-se a possibilidade de introduzir as boiadas provenientes das fazendas da vila de São João do Parnaíba, como também de Aldeias Altas e de Pastos Bons, por meio das boiadas vindas dos sertões do Piauí, em alternativa ao transporte feito pelas sumacas, através do rio Parnaíba em direção ao Atlântico (ver mapa 1).

Iniciando-se na Vila de Viana, localizada no lago Maracu, na região do rio Mearim, a estrada deveria passar também pelas seguintes povoações, no sentido leste-oeste: os Lugares de Turiaçu, de Serzedelo, tendo como ponto final a Vila de Ourém que, por sua vez, se constituía em via de condução até chegar à Vila de

Bragança.⁴ Todos esses pontos de paragem se configuravam em Povoações de Índios instituídas pelo Diretório. O mapa abaixo fornece uma representação próxima de como seria a estrada:

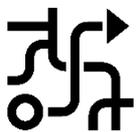


Mapa 1: Representação do caminho entre Viana e Ourém, através das Vilas e Lugares de Índios. (Oliveira, 2024).

De acordo com a documentação, o sentido do caminho deveria partir do Maranhão em direção às Povoações de Índios da região leste da capitania do Grão-Pará. Observa-se também que outras rotas se somam ao circuito Viana-Ourém, como o trajeto Aldeias Altas-Viana, o que sugere que a localidade recebia gados provenientes das fazendas de Pastos Bons, e dessas com a Vila de São João do Parnaíba, no Piauí, que completava esse esforço de comunicação entre o Estado do Grão-Pará e Maranhão com o Estado do Brasil através da direção leste-oeste.⁵ Segundo Maria do Socorro Coelho Cabral (2008, p. 52), historicamente, as regiões de

⁴ Em consulta à documentação, inicialmente se pensou o trajeto tão somente a partir de Ourém em direção à Vila de Viana, no Maranhão. Posteriormente, abriu-se uma bifurcação a partir de Ourém, conduzindo o gado até Bragança, ou em paráfrase à documentação, aos “campos do Caeté”.

⁵ Há uma historiografia que já buscou investigar a respeito das dinâmicas territoriais que envolveram a mobilidade e a circulação entre as capitanias do Pará, do Maranhão e do Piauí como formas de acessar e facilitar a comunicação com o Estado do Brasil, ao longo do período colonial. São exemplos os trabalhos de: Mairton Celestino da Silva (2016), Damiano Esdras Araújo Arraes (2017b), Leonardo Cândido Rolim (2019), Rômulo Valle Salvino (2024).

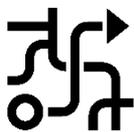


Aldeias Altas e de Pastos Bons tiveram na pecuária uma atividade fundamental tanto para a economia local quanto para a constituição de interligações com variadas partes da América portuguesa. Ao estudar o sul do Maranhão, Cabral (2008, p. 55) assevera que Aldeias Altas possuiu um significativo caráter estratégico na conformação territorial maranhense, na medida em que, por meio dessa localidade, tornava-se acessível os sertões de Pastos Bons, bem como um eixo de condução em direção à capitania do Piauí e da Bahia.

A seca dos anos de 1768 e de 1769, que atingiu tanto as fazendas do Marajó quanto as fazendas do Mearim, implicou uma reconfiguração de relações sociais entre os sujeitos que habitavam esses espaços. Com efeito, a construção do caminho entre o Pará e o Maranhão mobilizou a ação oficial, como também necessitou, em grande medida, dos militares e, notadamente, dos indígenas das povoações do Diretório. De acordo com Sueny Oliveira e Magda Ricci (2014, p. 1219-1221), a população indígena desta região possuía vasto conhecimento acerca dos percursos fluviais e terrestres da região, os quais apresentavam perigos naturais e, para os que não possuíam experiência em transitar pela área, tornava-se obrigatória a negociação com os sujeitos nativos.

Embora a estiagem tenha sido representada na documentação como severa, a maioria das cartas sobre o tema, por outro lado, indica que, aparentemente, ela não teve um impacto significativo ou, possivelmente, foi silenciada para que a verdadeira situação da capitania do Pará — que era a cabeça da repartição do Grão-Pará e Maranhão — não fosse revelada. Isso é evidenciado pela solicitação do próprio governador do Grão-Pará, Ataíde Teive, ao seu subordinado da capitania do Maranhão, para que a execução do projeto da estrada fosse mantida em “perpétuo silêncio” (APEP, Códice 162, Doc. 264). O sigilo imposto pelo capitão-general sobre a construção da estrada sugere, em certa medida, intenções que poderiam ir além da simples função de servir como passagem para o gado.

Vale ressaltar que a região ocidental do Maranhão, assim como a área litorânea do nordeste do Grão-Pará, há muito vem sendo percebida como uma possível área de fronteira, na medida em que, historicamente, como observou Rafael Chambouleyron (2010, p. 77-110) são áreas que demandavam maior preocupação da Coroa, por remeterem à antiga dinâmica das capitanias privadas que caracterizou o

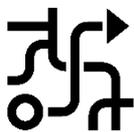


contexto inicial da colonização do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Conforme observaram Luciana Oliveira (2008, p. 118) e Rozemberg Almeida (2018, p. 36), tanto a Vila de Ourém quanto a Vila de Bragança representavam, na prática, um ponto de interseção entre as Capitânicas do Grão-Pará e do Maranhão.

No entanto, subordinar a análise da construção da estrada apenas à perspectiva do interesse administrativo implica perder de vista a dimensão da agência dos sujeitos, tanto dos portugueses quanto dos indígenas, na construção da rota que conectava as Povoações de Índios litorâneas do Grão-Pará aos sertões do Mearim, no Maranhão, o que adiciona ao processo um caráter mais multifacetado. Mais do que os pontos de partida e de chegada em si, o percurso que atravessava variadas Povoações de Índios permite demonstrar que esses espaços coloniais ensejavam uma “cultura da mobilidade”, para utilizar um termo empregado pela historiadora norte-americana Heather Flynn Roller (2010, p. 29), a fim de definir que as relações sociais engendradas pelos indivíduos transgrediram o espectro do controle que a Coroa imaginava possuir sobre o território.

O trabalho de abertura de estradas exigia tempo e, acima de tudo, o transporte de provisões e mantimentos para sustentar a mão de obra indígena nos empreendimentos. Em uma missiva enviada por Fernando da Costa de Ataíde Teive ao governador do Maranhão, o capitão-general planejava abastecer a obra com ferramentas e mantimentos para um período de três meses, tempo estimado para sua conclusão, de modo a torná-la uma passagem para as boiadas provenientes das fazendas de Aldeias Altas e de Pastos Bons (APEP, Códice 162, Doc. 203). Como mencionado anteriormente, essa intenção não estava prevista no projeto original, o que parece corroborar a hipótese de que, à medida que a obra avançava, Ataíde Teive foi alterando sua percepção sobre os objetivos iniciais, começando pela retórica da seca e, posteriormente, alegando que não haveria inconvenientes para os fazendeiros do Piauí optarem pelo transporte de gado até o Pará, o que poderia torná-lo um negócio lucrativo (APEP, Códice 162, Doc. 207).

O conteúdo de algumas cartas remetidas pelos diretores das Vilas de Ourém e de Bragança oferece alguns dados para se pensar a respeito não apenas do fornecimento de trabalhadores indígenas para esta obra, mas também do abastecimento de gêneros alimentícios. Em carta enviada ao governador Ataíde



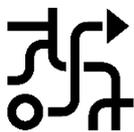
Teive, em 8 de maio de 1769, o diretor da Vila de Ourém, Xavier de Siqueira, informou que o militar Evaristo Rodrigues de Albuquerque, designado para a missão de abrir a estrada de Ourém até o Mearim, no Maranhão, o interpelou para que enviasse “alguns índios, que se achavam nesta Vila e Porto Grande, para a condução das farinhas, que vai prontificando pelo seguimento da dita Estrada” (APEP, Códice 202, Doc. 39).

Do lado de Bragança, o Diretor da Vila, José Félix da Conceição, em carta de 6 de abril de 1769, recebeu a ordem de Fernando da Costa de Ataíde Teive a fim de que, caso viesse a necessitar, desse a devida permissão a Rodrigues de Albuquerque para dispor de farinhas para o sustento dos trabalhadores da obra, tanto as pertencentes ao Dízimo quanto às roças do comum (APEP, Códice 162, Doc. 279). As Vilas de Ourém e de Bragança, nesse contexto, assumiam uma clara função de fornecer mantimentos e mão de obra indígena para que a construção da estrada pudesse ter continuidade, ao menos, enquanto a sua montagem estivesse ainda nas dependências da capitania do Grão-Pará.

No contexto colonial, a farinha era um gênero essencial, tanto para a organização socioeconômica da região quanto para a subsistência alimentar dos habitantes. Sua importância era tamanha que, ao menor sinal de escassez, poderiam ocorrer revoltas ou paralisações em obras em andamento⁶. A construção do caminho evidencia que, embora pudesse haver uma quantidade de víveres suficiente para sustentar os trabalhadores por vários meses, isso por si só não assegurava a ocorrência de levantes ao longo da construção da estrada. Um exemplo significativo foi a insurreição registrada quando a estrada alcançou o Lugar de Piriá, liderada pelo principal da povoação. Esse episódio resultou na fuga de muitos indígenas encarregados da abertura do caminho, além de uma tentativa dos revoltosos de atentar contra a vida do capitão Rodrigues de Albuquerque (APEP, Códice 198, Doc. 12; Códice 202, Doc. 51)."

A revolta no Lugar de Piriá fez com que o caminho pelos sertões se tornasse um risco de vida para quem pudesse transitar por aquelas paragens, de acordo com o relato de Antônio Albino Machado, Diretor do Lugar de Serzedelo. Indo verificar o

⁶ A respeito do uso da farinha na região norte da Colônia, consultar a dissertação de Mestrado de Roberto Borges da Cruz (2011) e o artigo de Nírvia Ravena e Rosa Acevedo Marin (2013).

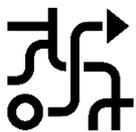


ocorrido, ao retornar para a sua povoação, Machado optou pela via marítima que, naquele momento, oferecia mais segurança (APEP, Códice 202, Doc. 51). O caso de Piriá permite compreender as múltiplas facetas da relação entre indígenas e portugueses na construção do caminho para o Maranhão, dentre as quais a mais flagrante seria a agência indígena frente ao impedimento do avanço da estrada, que era representativa do avanço do processo de colonização em seus domínios, a tal ponto que Evaristo Rodrigues de Albuquerque, ressentindo-se do incidente, referiu-se ao Lugar como “couto de ladrões” (APEP, Códice 198, Doc. 57).

Ao que aponta a documentação, o levante deflagrado na construção teria sido encabeçado pelo Principal do Lugar, a tal ponto que o Diretor da povoação mais próxima necessitou averiguar os fatos, a fim de repassar o sucedido ao capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Ataíde Teive. Nota-se aqui o ponto frágil da igualdade que o Diretório previa em sua legislação, bem como a sociedade mestiça que pretendia construir. Mesmo que as povoações pudessem possibilitar a convivência entre portugueses e indígenas, sob nenhum prisma esta relação deve ser vista como harmônica e duradoura, possuindo seus momentos de fluidez e, na primeira oportunidade que os grupos indígenas pudessem vislumbrar, eles poderiam seguir um outro modelo de vida que não fosse nos núcleos do Diretório estabelecidos pelos portugueses (Almeida, 2015, p. 194).

Diante do exposto, torna-se possível problematizar a noção de que o avanço do processo de colonização em direção às Povoações de Índios implicava diretamente o encolhimento das perspectivas de vida nos sertões.⁷ Relatos de fugas ou abandonos por parte dos indígenas, seja durante a execução das obras ou mesmo no transporte para elas, evidenciam o caráter fluido das relações entre indígenas e os portugueses em diferentes contextos. A prática do descimento e a arregimentação de trabalhadores nas povoações mais próximas que permitiam ampliar o número de operários, por exemplo, revelam a existência de dinâmicas que extrapolavam os rígidos moldes coloniais.

⁷ A respeito dessa perspectiva, Heather Flynn Roller (2014, p. 149) possui uma reflexão interessante a respeito das mobilidades indígenas. Para a autora, os indígenas, ao fugirem, possuíam duas opções: resignificavam a sua vivência em espaços físicos distantes, à custa da perda de contato com seus parentes, ou ainda, migravam para povoações mais próximas, contudo, suscetíveis de serem identificados por qualquer autoridade e remetidos ao seu núcleo de residência. Assim, Roller fornece uma visão para que não se conceba o processo de implantação de Vilas e Lugares nos interiores como algo mecânico, que tão somente implicou a domesticação dos sertões, mas sim como ainda esses espaços ainda se constituíam em polo de atração para novos habitantes.



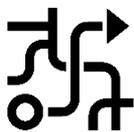
A experiência da abertura da comunicação das Vilas e Lugares do Grão-Pará com as povoações da capitania do Maranhão permite demonstrar que a construção dessa via terrestre pode ter se constituído em uma tentativa de articular o mundo do Estado do Grão-Pará e Maranhão com o universo do Estado do Brasil, por meio do Piauí. Neste sentido, é possível que esta via de condução, de acordo com a observação feita por Rafael Chambouleyron (2010, p. 18-19), tenha amalgamado dois universos projetados em um único território, por meio das práticas espaciais desses sujeitos que transitavam por esses caminhos.

A construção da estrada de Ourém até Maracu parece se adequar perfeitamente à definição de Damião Esdras Araújo Arraes como “caminho das boiadas”. Em análise sobre as rotas que conformam a experiência colonizadora dos sertões do Norte, o autor afirma que

os distantes currais dos sertões articulavam a economia de criação do gado às principais zonas de abastecimento do Estado do Brasil – Recôncavo Baiano e zona da mata de Pernambuco – em rotas terrestres” (Arraes, 2017a, p. 117).

Mesmo que a definição de Arraes esteja se referindo, notadamente, aos sertões das capitanias do Estado do Brasil, a experiência da abertura de um caminho entre a Vila de Ourém, no rio Guamá, e a povoação de Viana, no rio Mearim, permite que se chegue à mesma conclusão, na medida em que se buscou igualmente integrar as capitanias do Grão-Pará e do Maranhão ao circuito da produção de gado no Piauí.

Neste contexto, uma missiva remetida por Evaristo Rodrigues de Albuquerque ao governador Ataíde Teive é particularmente elucidativa. O capitão narra que, ao iniciar a construção da estrada em maio na Vila de Ourém, incumbiu-se logo de fazer “na dita vila um curral para recolher os gados, capaz e forte”, assim como roçou “uma capoeira para fazer pasto suficiente para os gados pastarem quando vierem” (APEP, Códice 198, Doc. 12). Ao longo do documento, o militar manifestou uma expressiva preocupação em não somente construir pontos de paragem para armazenar os gados, no percurso da estrada, como currais e casas de rancharia, mas também para fins de conservação da aparência física dos animais, tendo em vista o cuidado com a roçagem de pastos (APEP, Códice 198, Doc. 12). Num universo repleto de enormes distâncias geográficas, como é o exemplo do Estado do Grão-Pará e Maranhão, essas



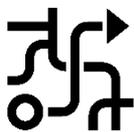
pausas eram indispensáveis. Como bem destaca Arraes (2017a, p. 170-171), esses momentos de descanso serviam tanto para revigorar os animais quanto para restaurar as energias dos tangedores, permitindo que continuassem o percurso cujo destino final ainda estava distante de ser vislumbrado no horizonte.

A CONCLUSÃO DO CAMINHO E SEU FUNCIONAMENTO: ENTRE AS FAZENDAS DO MARANHÃO E DO PIAUÍ E AS POVOAÇÕES DE ÍNDIOS

Diante dos dados acima apresentados, cabe fazer a seguinte pergunta: a abertura da comunicação entre Ourém e Viana, tendo como pressuposto a condução das boiadas, foi utilizada em algum momento? Não se tem dados mais práticos para responder a tal indagação, embora haja alguns indícios de que os usos dela realizados pelos sujeitos podem ter sido outros que não o estimado inicialmente. Somado a isto, pesa o fato de que a estrada, ao ser finalizada em 1770, logo foi abandonada e retomada apenas em 1773, já com João Pereira Caldas, sob um outro contexto, aspecto que voltaremos adiante. Contudo, alertamos mais uma vez para que não se perceba apenas a dimensão utilitarista desse circuito do gado entre o Grão-Pará e o Parnaíba, mas sim as inúmeras relações engendradas entre indivíduos de diferentes espaços por meio de suas práticas territoriais.

Assim, é notório que a experiência da comunicação entre Ourém e Viana, ao mesmo tempo que gerou intensas mobilidades por parte de diversos sujeitos, também sofreu ações da própria conjuntura, bem como da testagem de inúmeras experiências e seus resultados pelo poder colonial. Dessa forma, investigá-la exclusivamente sob o ponto de vista econômico implica uma visão unilateral do processo, sendo necessário ampliar a escala de análise para possibilitar a inclusão de outros sujeitos que tanto participaram ativamente da construção do caminho quanto da condução das reses para o Grão-Pará.

Em setembro de 1769, o capitão Evaristo Rodrigues de Albuquerque remeteu a Ataíde Teive uma lista em que enumerava os chamados pontos de “engorda” do gado, explicitando a preocupação do poder colonial com a manutenção das condições físicas das reses oriundas de longas distâncias, como a construção de currais e de

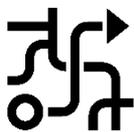


mangas.⁸ Embora o aparato construído para abrigar os comboios não tenha sido plenamente utilizado, essa iniciativa possibilita demonstrar o interesse do governo do Grão-Pará em fortalecer e incentivar relações comerciais com as fazendas de gado do Maranhão e do Piauí.

Conforme a estrada progredia em seus trechos, não obstante episódios recorrentes de fugas, levantes e deserções do local das obras, Evaristo Rodrigues de Albuquerque escreveu, em novembro de 1769, que pretendia concluí-la até o Natal, estando o trecho localizado no Lugar de São Francisco Xavier do Turiaçu, situado na fronteira entre as capitanias do Pará e do Maranhão. O capitão advertiu, por sua vez, que isso só seria possível “havendo farinhas”, as quais eram obtidas nas povoações, tanto das roças do comum como as do dízimo, algo que lhe foi negado por vários diretores, por ordem do próprio Fernando da Costa de Ataíde Teive (APEP, Códice 198, Doc. 57). Vale ressaltar que o governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, ao início da obra, ordenou que o capitão Rodrigues de Albuquerque dispusesse das farinhas que lhe fossem necessárias, para o sustento dos trabalhadores.

É possível ter havido, portanto, uma mudança na postura dos governadores tanto da capitania do Pará como da capitania do Maranhão diante da continuidade da construção da estrada, pois ao relatar que faltaria dois dias e meio para chegar à Vila de Viana, na capitania do Maranhão, o capitão Evaristo Rodrigues de Albuquerque começou a sofrer, tanto por parte de Ataíde Teive quanto por parte de Melo e Póvoas, uma série de restrições referentes ao abastecimento de alimentos e ao repasse de recursos, estes necessários para o avanço da obra. Sendo assim, depreendemos que, posta esta situação, o militar agiu por conta própria, algumas vezes até sendo acusado de proceder com abusos nas povoações do Grão-Pará com relação aos indígenas e, também, na fazenda de Maracu, nos arredores de Viana, por mandar abater sete bois sem prévia licença do governador do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas (APEP, Códice 198, Doc. 57).

⁸ De acordo com a definição do Dicionário Aurélio, trata-se de uma prática muito comum no Maranhão que consiste em um corredor com paredes de varas, o qual serve para conduzir o gado em direção a um rio ou igarapé, para que possa ser embarcado.

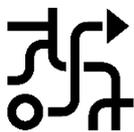


Os percalços com relação à construção do caminho não se limitaram apenas a tais questões de ordem prática, pois isso significaria apenas realçar uma face deste processo. É preciso também se atentar para a preocupação de Ataíde Teive direcionada ao modo como os fazendeiros do Maranhão e do Piauí reagiriam a esse projeto. Na carta de 15 de abril de 1768, o capitão-general informou a Joaquim de Melo e Póvoas que não poderia

dispor daqui [da cidade de Belém] a abertura do caminho, porque ignoro quais sejam as dificuldades, que se encontraram, sendo a maior que me ocorre a incerteza de que os fazendeiros do Piauí, Pastos Bons, e outros, se deliberem a concorrer por sua conta com as boiadas (APEP, Códice 162, Doc. 203).

Na prática, Fernando da Costa de Ataíde Teive expressava certa insegurança em acreditar que os negociantes do gado do Maranhão e do Piauí manifestassem vontade em enviar gados para o Pará. Segundo Odilon Nunes (2007, p. 162-163), ao relatar acerca da necessidade que o Grão-Pará externava, da vinda de boiadas do Piauí, João Pereira Caldas, governador da capitania do Piauí, não tentou medir esforços para concretizar essa comunicação, porém as dificuldades se sobrepuseram de tal forma que, segundo o autor, o próprio capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, desistiu do projeto.

A documentação consultada do Arquivo Público do Pará referente à essa estrada impõe certa problematização com relação à maneira pela qual Nunes descreve o processo. Primeiro, porque, como vimos anteriormente, apesar das longas distâncias, a partir de maio de 1769 se verificaram as primeiras providências para a abertura da estrada, que envolveu Povoações de Índios do Pará e do Maranhão, assim como um contingente de trabalhadores indígenas. Isso demonstra que Ataíde Teive não tinha pretensão de abandonar o gerenciamento da obra, a menos até que atingisse o Maranhão, conforme foi apontado acima. Em segundo lugar, pela razão de que, embora João Pereira Caldas tenha desistido de continuar com o projeto da estrada, as reses da Vila de São João do Parnaíba ainda poderiam dispor de duas rotas possíveis: ou o Parnaíba em direção ao oceano, ou mesmo, como o próprio Ataíde Teive menciona acima, as fazendas do Maranhão, como as do sertão de



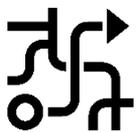
Pastos Bons, assim como de Aldeias Altas, que poderiam ser acessadas pelo curso do rio Itapecuru.

Em artigo recente, Samir Lola Roland (2023, p. 248) demonstra a estreita relação das fazendas de gado do Piauí não apenas com a feira de Capuame, um importante ponto de venda de reses na capitania da Bahia, mas também com outras regiões do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Nesse contexto, como destacado anteriormente, a via pelo rio Parnaíba era cada vez mais adotada pelos fazendeiros devido à navegabilidade proporcionada pelas sumacas. No entanto, essa opção não garantia que as remessas alcançassem seus destinos. Isso é evidenciado em diversas cartas enviadas a Ataíde Teive entre 1769 e 1770, nas quais João Paulo Diniz, destacado intermediário nas relações entre o capitão-general e os negociantes de gado da Vila de São João do Parnaíba, segundo Mairton Celestino da Silva (2016, p. 134-135), frequentemente atribuía os atrasos no envio das cabeças de gado aos constantes naufrágios sofridos pelas sumacas no percurso do rio Parnaíba.

Outras alegações para a demora no envio de reses eram as estiagens, reforçando o quanto o atendimento de solicitações relacionadas à quantidade de gado dependia do ritmo da natureza, principalmente entre distâncias consideráveis. Em 6 de fevereiro de 1770, ainda na fazenda de Maracu, Vila de Viana, Evaristo Rodrigues de Albuquerque informou ao capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, que “a cruel seca que tem laborado por estes sertões” o impedia de mandar as boiadas para a cidade de Belém, mas que com as chuvas que caíam desde o dia 2 de fevereiro, animou a sua tropa a conduzir as cabeças de gado para a capital do Estado, Belém do Pará (APEP, Códice 214, Doc. 15).

Assim, tanto a periculosidade que a navegabilidade do Parnaíba oferecia quanto a distância entre a Vila de Viana e as Povoações de Índios do Grão-Pará tornava dificultosa a logística de envio das reses bovinas para Belém. Ademais, é necessário considerar também a ação de indígenas e mulatos como os comboieiros, ou condutores do gado, ou ainda, na acepção da própria documentação, os tangedores.⁹ Evaristo Rodrigues de Albuquerque escreveu, na mesma carta de 6 de

⁹ Samir Lola Roland (2023) e Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno et al. (2021) identificam a mesma logística de transporte do gado para diferentes realidades nas capitanias do Estado do Brasil. Ao passo que Roland percebe tal dinâmica para o envio de gado tendo como ponto de partida as fazendas do Piauí em direção à feira de Capuame, na Bahia, Bueno



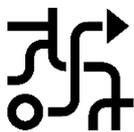
fevereiro de 1770, que juntamente com a comitiva que transportou 198 cabeças de gado da Vila de Viana, “vai com eles João da Silva, mulato”, não apenas pelo fato de o capitão o ter em alta conta, apesar de estar sob a obediência de Albuquerque, mas “porque sabe lidar” com a tarefa de conduzir a boiada, ou seja, de tangedor.

Percebe-se, então, a dimensão da atuação de diversos sujeitos na construção da comunicação entre Ourém e Viana, para além dos fazendeiros e dos governadores. No caso de João da Silva, a documentação sugere que o mulato já tinha certa experiência em conduzir o gado para o Pará, a julgar pelo grau de confiança depositado neste indivíduo. Na mesma carta, Rodrigues de Albuquerque informou que o condutor encarregado pelo comboio iria até Ourém, e nesta povoação o soldado Bernardino Falcato o aguardaria para que pudesse transportar até Belém o gado proveniente da fazenda de Maracu, na Vila de Viana, capitania do Maranhão (APEP, Códice 214, Doc. 15).

Diante de tais evidências, percebe-se o teor do circuito entre o antigo aldeamento de Maracu e a Vila de Ourém, na medida em que o “caminho para o Maranhão”, de acordo com os sentidos atribuídos pelas autoridades, permitia que gados provenientes do Parnaíba pudessem adentrar a região litorânea do Grão-Pará. Do lado dos indígenas, a construção da estrada significou não apenas um violento processo de arregimentação de mão de obra, mas também fugas e deserções, fosse no interior das obras, fosse no caminho em direção a ela, como bem vimos no caso em que o percurso passaria pelo Lugar de Piriá, ocasião em que ocorreu um levante encabeçado pelo Principal da povoação.

Todavia, em que pese as inúmeras dificuldades que a construção da estrada apresentou, tanto pela fuga dos trabalhadores recrutados para a obra quanto por contendas de caráter administrativo, o caminho foi concluído no início de 1770. Nesse sentido, Evaristo Rodrigues de Albuquerque produziu duas listas enumerando a construção e a organização de pontos de paragem da estrada. A primeira em 1769 até a altura do Turiaçu, fronteira com o Maranhão (APEP, Códice 198, Doc. 57), e a segunda em 1770 no trecho entre a povoação de Turiaçu e a Vila de Viana (APEP,

analisa o emprego de indígenas e mulatos tangedores no caminho de Viamão, estrada que interconectava as capitanias de Rio Grande de São Pedro (atual Rio Grande do Sul) e São Paulo.

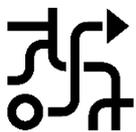


Código 214, Anexo do Doc. 15). Quanto ao uso desses pontos que poderiam servir para a “engorda” dos animais e, também, para o descanso das comitivas vindas do Maranhão, a documentação não fornece indícios mais concretos, muito embora quando o gado chegou à povoação de Serzedelo, em 20 de fevereiro de 1770, Jacinto da Cunha Sampaio, então diretor do Lugar de Índios, afirma que haviam chegado “cento e vinte e seis cabeças, entrando fracas” (APEP, Código 214, Doc. 20).

Para a capitania da Bahia, Márcio Roberto Alves dos Santos (2017, p. 186) chama a atenção para que se considere não apenas as intenções dos caminhos, mas também os usos reais que nem sempre poderiam estar associados a questões governamentais, senão a outras dinâmicas locais e particulares e, por vezes, de difícil detecção pelo/a historiador/a na documentação. Todavia, em relação ao caso que, aqui, analisamos, mesmo que seja de difícil identificação indícios que deduzam certos usos da estrada entre Ourém e Viana, alguns aspectos relativos à prática espacial dos sujeitos permitem que se perceba as conexões entre as fazendas do Maranhão e as povoações do Grão-Pará. Ao que parece, essa dinâmica foi reaproveitada, embora sob outro contexto, no governo de João Pereira Caldas, entre 1773 e 1774, novamente com o intuito de transportar gado para o Grão-Pará.

Neste sentido, é necessário destacar a distinção entre as pretensões de Ataíde Teive e de Pereira Caldas com relação à comunicação entre Ourém e Viana, apesar das semelhanças conjunturais. Em análise da documentação, observou-se que, diferentemente de Ataíde Teive, no governo de Pereira Caldas, não apenas a Corte foi informada a respeito da reabertura do caminho entre o Grão-Pará e o Maranhão, mas também a Câmara de São Luís. Em missiva de 20 de novembro de 1773, Joaquim de Melo e Póvoas reportou a João Pereira Caldas que um certo Gregório Antunes Torres havia arrematado a obra por quatro mil e quinhentos cruzados, valor equivalente a um conto e oitocentos mil réis¹⁰ (APEP, Código 261, Doc. 39). Assim como em 1768, cinco anos depois da comunicação entre Ourém e Viana, novamente foi necessária a manifestação da vontade dos fazendeiros ou dos foreiros em contribuir com o empreendimento. Mas também há um outro elemento que

¹⁰ Segundo Alam Lima (2006, p. 224), cada cruzado tanto no Reino quanto na Colônia equivalia a 400 réis.

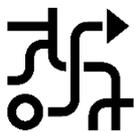


torna similar os dois contextos: a arrematação de indígenas das povoações do Diretório.

Em carta de 27 de maio de 1774, remetida por João Pereira Caldas, governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, e dirigida a Joaquim de Melo e Póvoas, são fornecidos detalhes a respeito da utilização das populações indígenas na “fatura da Estrada”. Enfrentando uma série de obstáculos informados pelo seu subalterno, Pereira Caldas replicou que o progresso da obra entre a cidade de Belém e a Casa Forte do rio Guamá estava em fase conclusiva, e que, para isso se tinha empregado “Índios daquela povoação, da do Porto Grande e do Caeté, que por isso também reservei os do Gurupi, para dali abrirem, e limparem a estrada até a Vila de Ourém” (APEP, Códice 64, Doc. 86). Dessa forma, o governador do Grão-Pará continuou a exigir que o dirigente da capitania vizinha igualmente convocasse indígenas das povoações da capitania do Maranhão, sugerindo que os indígenas de Viana pudessem “abrir a estrada até o Turi [Turiaçu]”, ao passo que até o Gurupi somente poderiam trabalhar os moradores dos Lugares da parte oriental do Grão-Pará (APEP, Códice 64, Doc. 86).

Esta informação permite corroborar que, de fato, havia uma divisão de jurisdições no momento de definir a construção de trechos da estrada, o que indica uma das razões pelas quais os governadores do Pará e do Maranhão, anos antes, travaram certos conflitos quanto à continuidade da obra. Aliás, esse fato foi alertado pelo próprio Pereira Caldas em missiva de 2 de outubro de 1773 quando instituiu a diligência da reconstrução da estrada, informando que fossem empregados os “índios de seus respectivos distritos” (APEP, Códice 64, Doc. 57). Vale lembrar que João Pereira Caldas contou com um caminho já consideravelmente construído e que apenas foi revitalizado, embora sob a mesma justificativa utilizada em 1768 de introduzir gados do Maranhão e do Piauí com base na alegação de que o Marajó não estava produzindo a quantidade devida para o consumo.

Se é possível identificar alguns aspectos relativos ao funcionamento da estrada no governo de Ataíde Teive, o mesmo não se pode dizer com relação ao período de João Pereira Caldas. Apesar da dissolução do Estado do Grão-Pará e Maranhão, a partir da Provisão Régia de 9 de julho de 1774, a nova realidade administrativa passou a ser efetivada apenas em janeiro de 1775. Foi neste mês que



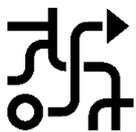
Pereira Caldas dirigiu uma carta a Martinho de Melo e Castro, comunicando que, desde a cidade de Belém, havia mandado “praticar até a Vila de Ourém” a abertura de uma estrada, “na distância de 30 léguas” (AHU, Avulsos do Pará, Cx. 73, Doc. 6186). Assim como na gestão de Ataíde Teive, o caminho tinha o objetivo de servir como passagem dos gados oriundos das fazendas do Maranhão e do Piauí, além de terem como função facilitar “os socorros” em qualquer ocasião ou necessidade.

Haja vista a construção de um aparato para receber os comboios das reses entre os anos de 1768 e 1770, como abordamos acima, em anexo à mesma carta, o ouvidor Marcos José Monteiro de Noronha deliberou como condição ao arrematante do caminho que além de construir pontes e estivas para transpor os trajetos os quais apresentassem igarapés, por exemplo, também seria obrigado a “construir currais e casas”, fornecendo detalhes acerca de sua extensão (AHU, Avulsos do Pará, Cx. 73, Doc. 6186). Mais uma vez, a rota para o Maranhão, no governo de João Pereira Caldas, parece ter tido um teor mais oficial e formal do que no contexto da gestão de Fernando da Costa de Ataíde Teive. Se com João Pereira Caldas nota-se minúcia de detalhes na construção dessa estrada e na sua logística a ponto de haver sido lançado um edital para arrematação à Câmara de São Luís, do lado de Ataíde Teive percebe-se um caráter mais local, muito embora igualmente tenha se valido das Povoações de Índios, sob o regime do Diretório, para a abertura do caminho entre Ourém e Viana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A estrada construída entre os anos de 1768 e 1770, entre as povoações de Ourém e de Viana, permitiu revelar uma série de interesses que envolveu diversos sujeitos, desde a esfera político-administrativa até o âmbito dos próprios habitantes locais. Com o intuito de interligar a capitania do Pará ao Maranhão e ao Piauí, o projeto possivelmente estava inscrito numa pretensão antiga de conectar o Estado do Grão-Pará e Maranhão ao Estado do Brasil, dessa vez, tendo como pontos de paragem as Povoações de Índios. Além de possuírem o papel de marcos territoriais, eram desses núcleos que a mão de obra foi arregimentada para a abertura da comunicação entre Ourém e Viana.

Em 1768 o motivo para a abertura da rota foi uma certa queda na produção pecuária das fazendas do Marajó em razão da seca que assolava a região e, desse

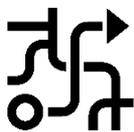


modo, Fernando da Costa de Ataíde Teive, conforme o desenvolvimento da construção, mudou esta percepção. Em 1769 com o crescimento da atividade pecuária nas fazendas da Vila de São João do Parnaíba, no Piauí, o governador do Pará passou a atrelar o projeto de comunicação a uma oportunidade de se tirar proveito dessa situação, tratando a vinda dos gados da capitania do Piauí como um negócio que viria a gerar lucro para a capitania por meio do lançamento de editais e do estreitamento de relações com negociantes de reses da região (APEP, Códice 162, Doc. 324).

O avanço das obras enfrentou uma série de dificuldades, oriunda tanto das flutuações dos interesses dos governadores quanto das próprias populações indígenas. Do lado político-administrativo, o auxílio à continuidade do trajeto para o Maranhão foi descontinuado por Ataíde Teive, repassando ao governador da capitania vizinha a responsabilidade para a conclusão do trecho que lhe competia. Da perspectiva indígena, os obstáculos impostos foram a fuga ou mesmo levantes no interior das obras, demonstrando a importância das populações locais para a continuidade do empreendimento.

Apesar de todos esses percalços, o projeto foi finalizado no início de 1770. Desde 1768 diversas cartas de sesmaria foram peticionadas, conforme constatou Oliveira (2018, p. 60), muitas das quais confirmadas ao redor da estrada, o que corrobora não apenas o interesse que diversos indivíduos possuíam com relação a essa conexão comercial entre o Pará e o Piauí, mas também permite oferecer certo sentido à retomada de seu funcionamento, com João Pereira Caldas, em 1773. Assim, acreditamos que nos anos 1771 e 1772, até o estágio atual desta pesquisa, muito mais pela ausência de fontes para estes anos do que por outra razão, o caminho foi abandonado, não obstante ter sido construída, ao longo dele, uma estrutura significativa tanto para o abrigo dos animais quanto dos condutores.

Do mesmo modo como em 1768, cinco anos depois, a remessa de gado para o Marajó retorna ao centro dos interesses do governo, novamente utilizando-se das Povoações de Índios para recrutar trabalhadores ao empreendimento. No entanto, sob a gestão de João Pereira Caldas, percebemos um processo muito mais de caráter oficial do que estritamente local, pois a estrada é mencionada em uma missiva do Conselho Ultramarino, no início de 1775, além de haver um arrematante para a sua

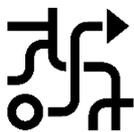


construção. A esse respeito, cabe mais pesquisas para esclarecer os meandros burocráticos desse contexto, uma vez que, no governo de Ataíde Teive, causa intriga ao/à historiador/a o caráter de segredo que o capitão-general atribuiu a esta construção.

Muito além de relações de caráter socioeconômico que engendrou fazendeiros, negociantes, militares e governadores das capitanias do Pará, do Maranhão e do Piauí, o caso da estrada também permite potencializar análises acerca dos processos de mestiçagem, na medida em que indígenas e mulatos travavam contatos tanto no interior das obras quanto no transporte dos gados para Belém. Assim, a comunicação entre Ourém e entre Viana possibilitou um acesso mais prático, por via terrestre, às capitanias do Estado do Brasil, por meio das Povoações de Índios do Estado do Grão-Pará e Maranhão.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu; Livraria Briguet, 1930.
- ABREU, Capistrano de. *Capítulos de história colonial*. Brasília: Senado Federal, 1998.
- ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Política indigenista e políticas indígenas no tempo das Reformas Pombalinas. In: FALCON, Francisco; RODRIGUES, Claudia (Orgs.). *A época pombalina no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2015, p. 175-214.
- ALMEIDA, Rozemberg Ribeiro de. *Ocupação, colonização e relações de trabalho em Ourém do Grão-Pará*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.
- ARRAES, Damião Esdras Araújo. *Ecos de um suposto silêncio: paisagem e urbanização dos 'certoens' do Norte, c. 1666-1820*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017a.
- ARRAES, Damião Esdras Araújo. *Do Maranhão à Bahia: cartografar e representar a urbanização dos sertões da Capitania do Norte*. *Territórios & Fronteira*, Cuiabá, v. 10, n. 2, p. 413-429, 2017b.
- BUENO, Beatriz; BARRETO, Alice; DIAS, Guilherme. *Cultura material e práticas sociais no caminho do Viamão: paisagens toponímicas, arqueologia do cotidiano das viagens, perfil e bagagem dos tropeiros (séculos XVIII e XIX)*. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, Nova Série, v. 29, p. 1-87, 2021.



CABRAL, Maria do Socorro Coelho. *Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do Maranhão*. 2. ed. São Luís: UFMA, 2008.

CHAMBOULEYRON, Rafael. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial*. Belém: Editora Açai, 2010.

CHAMBOULEYRON, Rafael; MELO, Vanice Siqueira de; IBÁÑEZ-BONILLO, Pablo. "Vastidão dos sertões bárbaros": caminhos e fronteiras entre o Maranhão e o Brasil (1680-1700). *Almanack*, Guarulhos, n. 27, p. 1-48, 2021.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Cronologia histórica do Estado do Piauí*. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974.

CRUZ, Roberto Borges da. *Farinha de "pau" e farinha de "guerra": os usos da farinha de mandioca no extremo Norte (1722-1759)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

LIMA, Alam José da Silva. *Do "dinheiro da terra" ao "bom dinheiro": moeda natural e moeda metálica na Amazônia colonial (1706-1750)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

MEIRELES, Mário Martins. *História do Maranhão*. Rio de Janeiro: DASP, Serviço de Documentação, 1960.

NUNES, Odilon. *Pesquisas para a História do Piauí (vol. 1) – Coleção Grandes Textos*. Teresina: FUNDAPI, 2007.

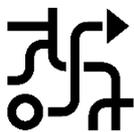
OLIVEIRA, Luciana de Fátima. *Projetos de consolidação de um território: da vila de Souza do Caeté à vila de Bragança (1740-1760)*". Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2008.

RAVENA, Nirvia & MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *A teia de relações entre índios e missionários: a complementaridade vital entre o abastecimento e o extrativismo na dinâmica econômica da Amazônia Colonial*". *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 29, n. 50, pp. 395-420, mai./ago. 2013.

REGO, Junia Motta Antonaccio Napoleão do. *Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

RICCI, Magda; SOUZA, Sueny Diana Oliveira de. *Distantes de todos, vivendo por si: uma história das estradas, das viagens e dos moradores na fronteira sul da Amazônia entre 1750 e 1850*. *Diálogos*, Maringá (Online), v. 18, n. 3, p. 1213-1233, set./dez. 2014.

ROLAND, Samir Lola. *As antigas fazendas jesuíticas: o transporte e a venda de gado dos sertões do Piauí para a feira de Capuame, Bahia (1759-1769)*. *Sæculum – Revista de História*, João Pessoa, v. 28, n. 49, p. 245-262, jul./dez. 2023.



ROLIM, Leonardo Cândido. *A Rosa dos Ventos dos Sertões do Norte: dinâmicas do território e exploração colonial*. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

ROLLER, Heather Flynn. *Amazonian Routes: Indigenous Mobility and Colonial Communities in Northern Brazil*. Stanford: Stanford University Press, 2014.

SALVINO, Rômulo Valle. *Os correios dos governadores: sistemas de comunicação escrita administrativa e militar na América portuguesa*. Jundiá: Paco Editorial, 2024.
SANTOS, Gutiele Gonçalves dos. *“Sertões indômitos”: comércio, doenças e práticas de cura na capitania do Piauí - século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História) - Casa de Osvaldo Cruz – FIOCRUZ, Rio de Janeiro, 2022.

SANTOS, Márcio Roberto Alves dos. *Rios e fronteiras: conquista e ocupação do sertão baiano*. São Paulo: Edusp, 2017.

SILVA, Mairton Celestino da. *Um caminho para o Estado do Brasil: colonos, missionários, escravos e índios no tempo das conquistas do Estado do Maranhão e Piauí, 1600-1800*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Pernambuco, Recife, 2016.

SOUZA, Sueny Diana Oliveira de. *Um rio e suas gentes: ocupação e conflitos nas margens do rio Turiaçu na fronteira entre Pará e Maranhão (1790-1824)*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SOUZA, Sueny Diana Oliveira de. *Usos da fronteira: terras, contrabando e relações sociais no Turiaçu (Pará-Maranhão, 1790-1852)*. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

FONTES

Arquivo Histórico Ultramarino. Avulsos do Maranhão, Caixa 73, Doc. 6186.

Arquivo Público do Pará. Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 64.

Arquivo Público do Pará. Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 162.

Arquivo Público do Pará. Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 198.

Arquivo Público do Pará. Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 202.

Arquivo Público do Pará. Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 214.

Arquivo Público do Pará. Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 261.

Recebido em: 06/12/2024

Aprovado em: 06/12/2024