

Diálogos

Diálogos - Revista do Departamento de
História e do Programa de Pós-Graduação em
História

ISSN: 1415-9945

rev-dialogos@uem.br

Universidade Estadual de Maringá
Brasil

Ricci, Magda; Oliveira de Souza, Sueny Diana

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 - Revista do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História, vol.
18, núm. 3, septiembre-diciembre, 2014, pp. 1213-1233
Universidade Estadual de Maringá
Maringá, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=305533071011>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Distantes de todos, vivendo por si: uma história das estradas, das viagens e dos moradores na fronteira sul da Amazônia entre 1750 e 1850*

*Magda Ricci**
Sueny Diana Oliveira de Souza****

Resumo. Este artigo analisa a fronteira sul do atual Estado do Pará e o território norte do atual Estado do Maranhão numa região próxima ao rio Turiaçu. Ele avalia a importância dessa fronteira limítrofe para o deslocamento de homens e de mercadorias, tanto no mundo colonial português, como naquele que se formou depois da independência de 1822. O artigo busca analisar a importância estratégica e política dessa fronteira para o viajar e transportar pessoas, correspondências e mercadorias dentro do mundo dos indígenas, comerciantes e do governo português e brasileiro. O universo conflituoso entre moradores e os povoadores é o centro deste artigo.

Palavras-chave: Amazônia; Fronteiras; Caminhos; Portos; Povoamento; Século XVIII; século XIX.

Far from all, living for oneself: a history of highways, travels and inhabitants in the Amazon's southern frontier between 1750 and 1850

Abstract. Current paper analyzes the southern frontier of the state of Pará and the northern territory of the state of Maranhão, Brazil, close to the river Turiaçu and assesses its importance for the displacement of people and goods during Portuguese colonial rule and in the post-1822 Independence years. The paper investigates the strategic and political relevance of the frontier for travel and transport, correspondence and transport of goods within the context of the Brazilian Indigenes, merchants and the Portuguese and Brazilian governments. The conflicts between inhabitants and settlers are highlighted in the essay.

Keywords: Amazon; Frontiers; Highways; Harbors; Settlements; 18th century; 19th century.

* Artigo recebido em 17/06/2014. Aprovado em 11/12/2014.

** Professora do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da UFPA, Belém/PA, Brasil. E-mail: magdaricci@uol.com.br

*** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da UFPA, Belém/PA, Brasil. E-mail: suenyhist@gmail.com

Lejos de todos, viviendo por sí solos: Una historia de los caminos, viajes y vecinos de la Frontera Sur Amazónica entre 1750 y 1850

Resumen. Este artículo analiza la frontera sur del actual Estado de Pará y el territorio norte del actual Estado de Maranhão, en la región cercana al río Turiaçu. Se estudia la importancia de esta frontera limítrofe en relación al desplazamiento de hombres y mercaderías, tanto en el mundo colonial portugués como en el surgido después de la independencia de 1822. El artículo trata de analizar la importancia estratégica y política de dicha frontera para viajar y transportar personas, correspondencias y mercaderías dentro del mundo de los indígenas, comerciantes y de los gobiernos portugués y brasileño. El objetivo de este texto es el universo conflictivo entre vecinos y migrantes.

Palabras Clave: Amazonía; Fronteras; Caminos; Puertos; Poblamiento; Siglo XVIII; Siglo XIX.

Introdução

Se a navegação entre mares e especialmente a portuguesa entre 1500 – 1640 já suscitou muitos estudos¹ ainda temos um longo caminho a percorrer na história dos trajetos terrestres e mais interioranos no Brasil colonial e imperial. No caso da Amazônia brasileira, os estudos são escassos sobre os caminhos para entrar e sair da região. Trata-se de uma zona de fronteira do império português. Da parte mais ao extremo norte na América Lusa, local onde o ir e vir sempre foi marcado por dificuldades e conflitos.²

Para qualquer lugar que se quisesse ir, na parte norte do império luso na América, havia dois portos centrais: um em São Luís e outro em Belém (SWEET, 1974). Contudo, entre estes dois portos que abriam caminho para a navegação pelo extenso rio amazonas e seus afluentes, existiam um rol de vias

¹ O tema das grandes navegações portuguesas no império ultramarino e na América já suscitou muitos estudos, tanto os estruturante de um sistema de colonização, quanto outros sobre mudanças mentais, sociais e administrativas que abriram a modernidade. Como exemplos dessa diversidade pode-se citar: (BOXER, 1981; GODINHO, 1981-1983; BICALHO; FRAGOZO, 2001; ALENCASTRO, 1998; 2000; HESPAÑHA, 2001).

² Para um estudo sobre a expansão desta colonização no período colonial e as alterações no mapa e nas fronteiras norte e sul deste território luso na América, ver: (HERMANN, 2007).

terrestres e fluviais importantes. Este artigo chama a atenção para este objeto de estudo, analisando como o viajar e o transportar pessoas e mercadorias era marcado pelo ritmo da natureza e pelo trabalho, normalmente itinerante e pouco regular de trabalhadores indígenas e mestiços, fossem livres, escravos ou libertos. Comecemos a entender essas condições com uma história de viagem ocorrida em 1808.

Em 6 de julho de 1808, um ilustre clérigo e futuro arcebispo primaz do Brasil, Romualdo de Seixas, e seu companheiro³ embarcaram em Belém com destino ao Rio de Janeiro para ver o novo rei dom João VI que acabava de desembarcar na nova corte. As dificuldades para sair de Belém não eram pequenas.

Romualdo de Seixas e seu companheiro subiram o rio Guamá em um trajeto aquático que levou cinco dias até a chegada a Ourém.⁴ De lá seguiram cerca de cinco léguas por terra até o porto de Tentugal, localizado nas margens do rio Caéte. Seixas afirmava ser esta uma estrada corrente. Porém, ao chegar ao porto, sentiu-se frustrado ao ver seu estado de abandono, encontrando-se habitado apenas por uma índia e sem estrutura para a realização do transporte dos passageiros. Seixas então lamentou enfatizando o fato de não conseguir disfarçar sua estranheza e admiração, uma vez que acreditava ser sua pátria uma colônia devidamente ocupada (SEIXAS, 1814, p. 322).

³Seixas não informa o nome do homem que o acompanhou durante a viagem, mas possivelmente era um clérigo amigo seu que na memória de viagem Seixas chama de “meu companheiro”. As informações sobre a história de viagem de Seixas e seu companheiro foram retiradas de sua memória de viagem. Ver: (SEIXAS, 1814).

⁴Na segunda metade do século XVIII já existia uma estrada de comunicação terrestre entre Ourém e o igarapé Uaurá, nas proximidades de Belém. Porém, em 2 de fevereiro de 1793 o governador Souza Coutinho recomendou aos vereadores (provavelmente os de Belém e Ourém) para que esta estrada fosse restabelecida, solicitando que as pontes sobre os riachos e vales que cortavam a estrada fossem reparadas (IHGB, 1922, p. 158). Nesse sentido, a predileção, por Seixas e seu companheiro, em iniciarem a viagem pelo rio se desse em virtude dos percalços que poderiam encontrar, pois já que as estradas não eram bem conservadas e houvesse muitos riachos e igarapés que cortavam a estrada, a demora e dificuldades de trilhar por esses caminhos certamente eram maiores.

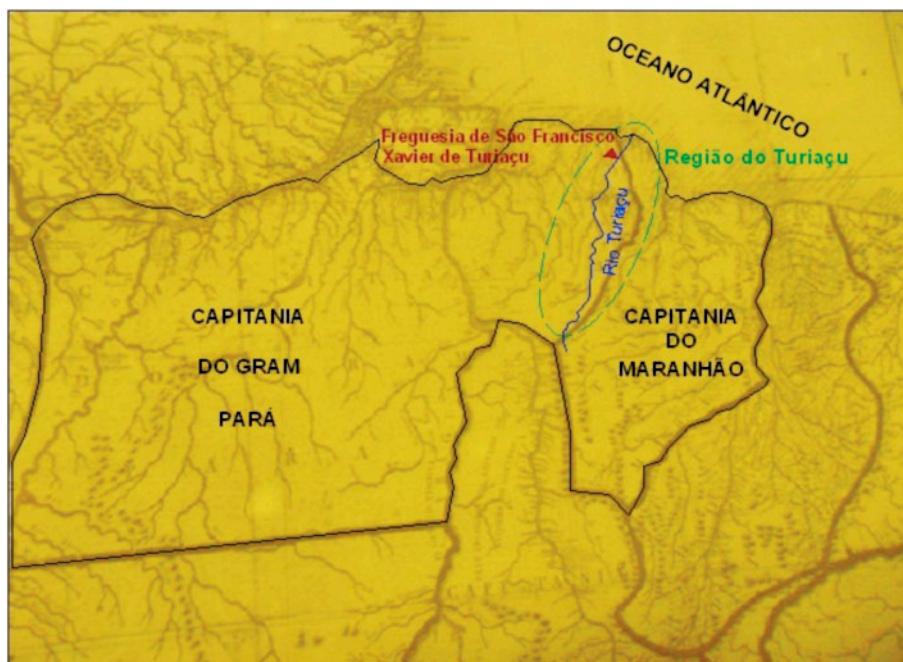
O rio Caeté, por onde se seguia de Tentugal a Bragança, era estreito e em diversos pontos a passagem encontrava-se bloqueada por grossos paus de árvores que atravessavam de um lado para o outro do rio o que dava, segundo o viajante “um trabalho incrível; sendo preciso tres vezes arrastar-se a canoa pelo mato, e descermos todos a agua para aliviar o peso” (SEIXAS, 1814, p. 322).

No dia 14 de julho, Seixas e seu companheiro aportaram em Bragança.⁵ Nesta vila, o clérigo João Francisco, pároco local e amigo de Seixas, providenciou a canoa e cinco índios que conduziam os dois viajantes à freguesia de Turiaçu. Romualdo de Seixas indagou que os índios encarregados pelo transporte dele e de seu companheiro prolongaram a viagem de Bragança ao Turiaçu o máximo que puderam, alegando diferentes pretextos de segurança, porém Seixas duvidando da índole dos ditos índios, afirmava que “a real finalidade era aumentar o valor de seus salários em virtude do tempo de viagem” (SEIXAS, 1814, p. 323).

Essa era uma região que possuía vilas, portos e fazendas, mas que ainda não era ocupada em toda a sua extensão. Seixas utilizou esse caminho, não com a intenção de descrever o percurso ou mapear espécies, mas o percorreu com um objetivo exato: chegar ao Rio de Janeiro (SEIXAS, 1814, p. 341).

⁵ A vila de Bragança foi fundada em 1754. Antes disso, esta vila era denominada Souza do Caeté e pertencia a capitania do Caeté, uma capitania privada doada a Álvaro de Sousa e repassada a seus herdeiros. Somente em 1753, no governo de Mendonça Furtado, a capitania do Caeté foi extinta e anexada à capitania do Pará e cerca de um ano depois a vila de Bragança foi fundada (OLIVEIRA, 2008, p. 39). Por meio do Decreto de 14 de junho de 1753, assinado pelo rei dom José I, ficou decidido que: “o Porteiro Mor Manoel Antonio cede todos os direitos sobre a capitania do Caeté que ficará para sempre e inteiramente incorporada a Coroa Real”. A posse da Capitania do Caeté seria tomada pelo ouvidor geral da capitania do Pará. E assim, acabava a capitania do Caeté por sua incorporação ao Pará. Durante o século XVII e meados do XVIII, Pará, Maranhão e Caeté eram capitaniias distintas, sendo que as duas primeiras eram governadas pela Coroa enquanto a última era privada. Porém, o Pará e o Maranhão formavam desde 1621 um único Estado, o Estado do Maranhão e Grão-Pará, que em 1751 passou a se denominar Estado do Grão-Pará e Maranhão. Nessas formações ambas as capitaniias constituíam juntas um “governo independente” que existiu até 20 de agosto de 1772, quando, por meio de um decreto Régio, foram separadas em duas capitaniias e integradas ao Estado do Brasil. Formaram-se a partir de então as capitaniias do Grão-Pará e Rio Negro e Maranhão e Piauí. O limite entre estas foi delimitado neste momento e situava-se no rio Turiaçu.

Figura 1 – ITERPA. Carta individual geográfica da Barra do Pará e foz do rio Amazonas tirada por ordem do III. Exc. Sr. dom Francisco de Souza Coutinho, governador e capitão general dos Estados do Grão-Pará offerecido ao III. Exc. Sr. dom Rodrigo de Souza Coutinho (1798 ou 1804?)



Fonte: Produzido por José Lopes Santos. Livro: Cartas, mapas e documentos das capitaniais do Pará e rio Negro. Adaptação: Sueny e Thaise Oliveira.

Pela descrição do ouvidor geral, Dr. Feliciano Ramos, é possível compreender que na década de 1860 do século XVIII existia um caminho terrestre que interligava Ourém (na capitania do Grão-Pará) a capitania do Maranhão pelo centro do mato, porém o trajeto não é descrito. E, a existência de portos e utilização da navegação é sempre constante. O trajeto entre o Pará e o Maranhão mais descrito são os percursos que mesclam perímetros terrestres e fluviais, talvez por serem as margens dos rios as áreas mais povoadas e, consequentemente, o local onde os caminhos abertos para interligar as povoações eram mais conhecidos e utilizados.

Esse, no entanto, não era no século XVIII um percurso novo, visto que desde 1616 durante a primeira viagem terrestre realizada por Pedro Teixeira

já se falava neste trajeto. No final do século XVIII e início do XIX partindo de Belém – com destino a São Luís - subia-se o rio Guamá a 60 léguas de Belém à margem direita situava-se Ourém. Segundo de Ourém por uma estrada terrestre chegava-se ao rio Caeté, em sua margem direita e a 65 léguas de Belém, abriu-se o lugar denominado Tentugal, por onde se estabelecia ligação com Bragança através do dito rio. Em Tentugal, em 1819, existiam duas palhoças habitadas e uma pequenina casa que servia como alojamento aos que trilhavam aquele caminho, então denominado, estrada de Bragança. De Tentugal seguia pelo rio Caeté até Bragança. Este lugar possuía grande número de indígenas em virtude de uma aldeia ao norte da vila denominada de Vímioso. Saía-se de Bragança e seguindo pelo rio Caeté, cruzava-se os rios Piriá, Gurupí e Maracassumé até chegar ao Turiaçu (que até 1834 era freguesia de Bragança). Localizado a 112 léguas de Belém ou a dez dias de viagem o lugar de Turiaçu tinha uma excelente “barra” onde entravam embarcações que conduziam produtos ao Maranhão, e, era local de comercialização de gêneros das fazendas e de escravos. Os produtos e pessoas podiam ser remetidos, por terra, ao Pará ou ao Maranhão (IHGB, 1846, p. 529). A região tinha como principais produtos o algodão, o arroz e a farinha. O local acabava sendo um entreposto de viajantes, comerciantes e muitas canoas e barcos passavam por ali (IHGB, 1846, p. 529). Em 1808, Romualdo Seixas descreve o Turiaçu como pequeno e de poucos habitantes, cujas casas e a igreja eram cobertas de palha (SEIXAS, 1814, p. 324).

Seixas utilizou esse percurso alternativo, pois afirma em sua memória de viagem que “a navegação da costa do Brazil do Norte para o Sul he quase sempre penosa e difícil, porque não se navega só contra vento, mas he preciso ainda vencer corrente d’agua, que he adversa, he os mares, cujo choque retarda as embarcações”. Foram estas dificuldades e talvez o temor da navegação pela costa que fez com que Seixas optasse pelo percurso terrestre e intrarrios. É

importante lembrar ainda que Seixas viajou em julho, ou seja, fora do período das chuvas na região Norte e, consequentemente, no momento em que as águas estavam baixas para navegação pela costa.⁶

Daniel Kidder, nos anos de 1830, afirmou que, em outros tempos, “a viagem do Maranhão ao Pará costumava ser feita em canoas, seguindo a linha da costa e atravessando nada menos que trinta e duas baías, algumas das quais tão largas que nem se enxergava o lado oposto”.⁷ Nesses percursos, para encurtar o tempo da viagem, seguia-se o tempo das marés, quando conveniente aguardava a enchente para subir o rio e aproveitava-se a vazante para descer o rio seguinte. A distância a ser percorrida por esse trajeto era de 300 léguas e costumava ser vencida em 30 dias. Kidder descreve que teve contato “com um homem que, anos passados, havia feito essa viagem por um caminho muito mais curto, tendo gasto apenas duas semanas”. Porém, só foi possível realizar tal percurso nesse período de tempo, visto que o trajeto, além de ser menor, a região contava com uma grande quantidade de braços indígenas. Essa abundância além de garantir braços para o remo permitia realizar a viagem com experientes da região e tudo isso por apenas “quatro vinténs por dia” (KIDDER, 1980, p. 179).

É importante perceber que mesmo no início do século XIX a dificuldade no deslocamento era visível. Mesmo já tendo passado expedições e estabelecidas vilas na região essas estradas sempre tinham obstáculos a serem vencidos. Outro fator relevante é observar como a realização desse percurso encontrava-se ligada à presença indígena. Como Seixas e seu companheiro, tantos outros viajantes, como Kidder, que trilhavam a região ficavam dependentes do trabalho e conhecimento indígena sobre o território.

⁶ O corógrafo paraense, Antonio Landislau Monteiro Baena, reafirma a abertura do lugar de Tentugal com o objetivo de melhorar a comunicação do interior com a capital da capitania e dessa forma fugir dos perigos que o transporte marítimo oferecia. Ver: (BAENA, 2004, p. 165).

⁷ Provavelmente em meados do século XVIII.

Para os que não conheciam a região, este era um trajeto a ser negociado. Como esse era um caminho que mesclava percursos terrestres e fluviais - mesmo sendo corrente - contava com alguns perigos naturais, por isso a presença do índio ou de “experientes” da região era imprescindível. Estes se faziam notar, cobrando mais para auxiliarem no percurso e recebendo diretamente pelo serviço sem o intermédio do diretor da povoação ou Principal.⁸

No início do século XIX, em Serrano, Seixas encontrou dificuldades para conseguir índios que aceitassem lhes acompanhar carregando seus pertences, nos ombros. Para Seixas estes índios percebiam estes esforços como “um menoscabo da sua liberdade”.

Em Serraninho, por exemplo, paragem localizada antes do porto de Serrano, - ainda na capitania do Pará - Seixas indagava sobre a esperteza dos sujeitos dessa fronteira, uma vez que lá encontrou o pardo Manoel do Rosário que dizia ser encarregado no porto pela passagem para o Maranhão. Este homem “offereceo-se logo para todo o serviço, e com aquella rhetorica, que he própria d'esta casta de gente, nos-deixou quase convencidos de sua probidade e do seu préstimo” (SEIXAS, 1814, p. 324). Porém ao levá-los em segurança até Serrano, Manoel do Rosário, que se encontrava sobre o efeito de aguardente, ameaçou não dar os cavalos necessários para prosseguimento da viagem se não lhes dessem metade dos pratos que havia no baú que levavam para seu uso “civilizado” da viagem. Desta forma, homens de letras e viajantes como Seixas ficavam a mercê dos índios e caboclos da região e o transporte estava, muitas vezes, em suas mãos.

Se para caminhar a distância que separa Belém de São Luís, Seixas enfrentou todos estes incômodos e teve que lidar com problemas naturais e

⁸ Principal era o índio responsável pela povoação indígena. Com o Diretório Pombalino, o cargo de Principal foi institucionalizado abrindo a possibilidade dos Principais receberem patente militar.

humanos, a história da construção destas vias terrestres e uso das fluviais entre os portos maiores do norte é ainda mais cheio de problemas.

O transporte de pessoas nestes terrenos era feito, via de regra, por terceiros (indígenas ou caboclos) que podiam trabalhar para si ou para alguns proprietários ou comerciante local.

Do Pará ao Maranhão: uma história das estradas

O primeiro caminho terrestre que interligou o Pará ao Maranhão foi aberto em 1616 por Pedro Teixeira (CRUZ, 1973, p. 584). Este caminho inicial foi, anos mais tarde, aproveitado para a abertura de uma estrada para interligar o Pará ao Maranhão. Cristóvão da Costa Freire, governador e capitão general do Estado do Maranhão e Grão-Pará, o ampliou iniciando a abertura de uma estrada que por não contar com os auxílios necessários recebeu recomendação do rei em 1722 para ser extinta, visto que para sua majestade era mais interessante e de maior utilidade investir em melhorias e segurança da navegação entre os portos de Belém e São Luís, a fim de tornar a viagem mais rápida e menos desgastante (CRUZ, 1973, p. 583).

Em 1669, o governador do Pará tendo percebido a diminuição na produção de gado na ilha do Marajó, e, consequente falta de carne para a população, resolveu abrir uma estrada que iria de Ourém (no Pará) à Viana (no Maranhão), por meio da mata da Aldeia de Maracú com o objetivo de introduzir no Pará, pelos campos de Mearim, as expedições de boiadas proveniente do Maranhão e Piauí (IHGB, 1922, p. 158).

Outra estrada foi aberta em 1770 por Evaristo Rodrigues com o objetivo de “introduzir no Pará o gado do Maranhão e Piauí” (CRUZ, 1973, p. 583). Esta era uma estrada que além de precária oferecia perigo aos que por ela trafegavam, em virtude dos riscos constantes de quedas de grandes árvores.

Segundo Capistrano de Abreu, a estrada só seria de fato trafegável se as duas margens fossem povoadas.

O porto de Serrano, por exemplo, foi instituído em dezembro de 1793 durante a abertura das estradas de comunicação entre o Pará e o Maranhão, quando foram assentadas duas famílias de índios que seriam responsáveis pela travessia dos correios, tropas e passageiros (APEP, Cod. 345, doc. 26). Seixas descreve que em 1808 a estrada que interligava o Pará ao Maranhão - na altura de Serrano - era alagadiça que “atollava até a cintura”. Mais adiante a estrada era serrada e para dar prosseguimento a viagem era preciso que todos descessem dos cavalos (e provavelmente retirassem o mato e/ou os paus) para que pudessem atravessar sem perigo. Além das dificuldades do trajeto, Seixas não contou com a sorte, ele realizou o percurso entre chuvas e alagamentos, mesmo viajando em um período em que as chuvas não são frequentes.

A abertura de caminhos terrestres no Pará era essencial para se estabelecer comunicação tanto com a capitania do Maranhão como com as vilas dos sertões, pois segundo Luciana Oliveira “só se navegava para aquela região em certo período do ano, nas monções; a viagem pela costa era feita na estação das águas, para escapar aos tormentos – apenas poderia servir à passagem de escravos” (OLIVEIRA, 2008, p. 43). Nesse sentido, os caminhos terrestres eram uma alternativa constante, e, periodicamente utilizado. No entanto, mesmo mesclando perímetros terrestres com fluviais, esse trajeto poderia ser realizado durante todas as épocas do ano. Neste ir e vir cresceram vilas e cidades que serviam de entrepostos e local de produção e abastecimento regional. A vila de Ourém surgiu nestas condições. Localizada a 60 léguas de Belém à margem direita do rio Guamá. Esta vila foi fundada em 1753 com “150 indianos tomados a diversos contrabandistas, e com famílias e homens solteiros açorianos” (BAENA, 2004, p. 242). Na vila havia uma estrada que permitia o acesso do Pará ao Maranhão. Ali se plantava algodão, milho, feijão,

café, cacau, arroz e tabaco e se produzia aguardente de cana, mel, açúcar, farinha, e polvilho (BAENA, 2004, p. 167).

Os locais no meio do caminho

Entre Belém e São Luís, desde o final do século XVIII até o início do XIX, floresceram vilas e localidades situadas neste “meio do caminho”; elas se definiam como locais limítrofes e fronteiriços. Locais onde as autoridades maiores tinham, em geral, pouco controle e os viajantes, geralmente, muitos problemas.

Na região fronteiriça, entre o Maranhão e Pará, para o transporte de cargas existia regularmente meios particulares. Havia fazendeiros bem abonados que possuíam sumacas⁹ que eram enviadas à cidade de São Luís para levar os gêneros de suas fazendas. Seixas, por exemplo, embarcou na sumaca do Alferes Antonio Martins e assim atingiu a cidade de São Luís, onde pegou nova embarcação para dar prosseguimento à viagem.

O Turiaçu era um lugar afastado, que no século XVII comportava uma aldeia indígena dos Taramambeses, descendentes da grande tribo dos Tupi. Na última década do século XVIII, o lugar ainda não havia recebido maior atenção do Estado português, entretanto era um ponto estratégico de comunicação entre Pará, Maranhão e o resto do Brasil. De lá se navegava constantemente para São Luís. E, de São Luís a navegação para o restante do Brasil era tida como menos penosa e por isso mais realizada por cabotagem.

Em fins do século XVIII e início do XIX para se chegar ao Turiaçu, partindo de Belém, seguia-se pelo percurso acima apresentado, porém havia confusões de nomenclaturas e de deslocamentos de freguesias, vilas e cidades que compunham esse caminho entre Pará e Maranhão. Nesse período, o deslocamento de povoações era comum, no entanto mudava-se de lugar, mas

⁹ Sumacas eram embarcações de médio porte.

mantinha os mesmos nomes. Exemplo disso foi o que aconteceu com a povoação de São Francisco Xavier de Turiaçu que foi criado em 1754, e que em outros tempos se localizava há pelo menos 30 léguas de distância da localização de 1790. (MARQUES, 1864, p. 344-345). Inicialmente, a povoação ficava na margem esquerda do rio Turiaçu, nas confluências com o rio Paraná. O lugar foi atacado e destruído pelos índios que mataram quase todos os habitantes. Segundo César Marques “alguns dos moradores que escaparam, vieram rio a baixo até a costa do mar e aí, em uma ilha pequena, que existia no interior da baía Mutuoca, assentaram nova povoação”. Estes remanescentes da antiga povoação viveram ali por pouco tempo em virtude de uma peste conhecida como “peste da bexiga” ou varíola, que assolou os moradores do lugar. Os poucos sobreviventes mudaram-se mais uma vez, agora para um lugar às margens de um igarapé denominado Ribeira, onde estabeleceram outra povoação com o mesmo nome de São Francisco Xavier de Turiaçu. A vila foi crescendo e aos poucos foi se deslocando para a margem do rio Turiaçu, e, nas proximidades do mar (MARQUES, 1864, p. 344-345).

É interessante observar o fato de que os moradores de São Francisco Xavier de Turiaçu, mesmo mudando de lugar, mantinham sempre o mesmo nome da povoação, possivelmente como uma estratégia para demarcar o território. Marques afirma que,

Esta vila é uma povoação muito antiga, pois já há 111 annos, isto é, em 1754 mereceo as attenções do governador da capitania do Maranhão Gonçalo Pereira Lobato e Sousa, o qual passando pela dita povoação julgou ser útil ao serviço publico fazer ali destacar 1official, 1 sargento e 10 soldados, cujo destacamento ficou permanecendo na povoação (MARQUES, 1864, p. 350).

Nesse sentido, os percursos descritos parecem ser sempre os mesmos, porém os trajetos poderiam ser distintos. Outro exemplo é o fato de em janeiro de 1794 o governador da capitania do Pará, Souza Coutinho, solicitar o roteiro das estradas que estavam sendo abertas para melhorar a comunicação entre

Pará e Maranhão. O então diretor da vila de Bragança, Joaquim José Maximo, informava não poder remeter os referidos roteiros, pois este precisava concluir a escolha dos melhores lugares por onde passariam a estrada para depois formalizar os roteiros ao governador (APEP, Cod. 345, doc. 29). Os locais eram escolhidos levando-se em consideração os trajetos que levavam aos leitos mais estreitos dos rios e igarapés, em virtude da realização das travessias. E, nesse contexto da abertura da nova estrada de comunicação, os locais foram escolhidos também em virtude da possibilidade de deslocamento de povoações e/ou ocupação das margens da estrada, uma vez que se pretendia ocupar e controlar os espaços longínquos e errantes da província, além de garantir melhor comunicação com a capitania vizinha e o resto do Brasil.

Uma das formas de ocupação dessa região interiorana se deu via doações de cartas e datas de sesmarias que durante o processo de colonização, foi uma estratégia de apropriação do espaço para se estabelecer a ocupação e domínio do território. Para se obter a concessão das terras era necessário cumprir requisitos que se adequassem ao projeto de colonização e ocupação proposto pela coroa portuguesa. Rafael Chamboleyron lembra que a ideia da concessão de sesmarias era a de aproveitar a terra, porém a esse objetivo foi incorporado no Estado do Maranhão e Pará o interesse de ocupação do território (CHAMBOULEYRON, 2010, p. 102).

Essas doações possibilitavam a ocupação do território por meio da agricultura, uma vez que a produção era um dos requisitos para obtenção e manutenção da terra. E, para o desenvolvimento da agricultura era necessária a compilação de mão de obra para o trabalho. Porém, “o cultivo e ocupação da terra não se iniciavam com as doações, nem somente se legitimavam pelas concessões. Em muitos casos era justamente a exploração econômica do espaço que legitimava a concessão de uma terra” (CHAMBOULEYRON, 2010, p. 104).

Por ser a região do Turiaçu considerada pelos colonizadores como um local rico e potencialmente produtivo, ele necessitava ser ocupado e muitas concessões de carta e data de sesmarias foram doadas com esta finalidade. O cultivo e ocupação do território foram, nesse sentido, essenciais para obtenção e manutenção de terras por meio de cartas de sesmarias. O cenário da fronteira de Turiaçu era marcado por muitas fazendas adquiridas por doações. Por exemplo, em requerimento encaminhado em 07 de maio de 1804, o Coronel Jozé Gonçalves da Silva, morador estabelecido com negócio e lavoura na capitania do Maranhão, representou que por falta de terras para ampliar suas atividades no Maranhão pedira e obtivera licença de Souza Coutinho, antecessor de Valentim Antonio de Oliveira e Silva, para estabelecer não só uma fazenda de lavoura, mas também de gado na passagem denominada Mutuoca¹⁰, distrito da Freguesia de São Francisco Xavier de Turiaçu, onde logo fizera estabelecer 45 escravos. O referido Coronel solicitava confirmação de carta de sesmarias de três léguas de terras de comprido e uma légua de largura que lhe foi concedida em 23 de fevereiro de 1807.¹¹

Do lado maranhense do Turiaçu, a comunicação para São Luís de acordo com César Marques se dava tanto pela costa como por vias terrestres. A comunicação entre Alcântara e Guimarães era realizada pela costa, mas como esta viagem oferecia riscos, evitava-se percorrer por terra até o porto que existia no Pirauassú, “d’ahi embarca-se até S. João de Côrtes e atravessa-se a Bahia de Cuman. As estradas de Alcântara para Pirauassú, e a que se dirige para o município de S. Bento pela freguesia de Santo Antonio tinham 14 leguas de extensão”. Essas estradas eram bem largas e, na última década do século XVIII,

¹⁰ Mutuoca era uma baía localizada nas proximidades do mar. Foi de lá que ocorreu a transferência dos índios para instalação de nova povoação.

¹¹ REQUERIMENTO do coronel José Gonçalves da Silva, natural do Maranhão, para o príncipe regente [D. João], solicitando confirmação de carta de data e sesmaria de terras localizadas em Mutuoca, no distrito da freguesia de São Francisco Xavier do Turiaçú. AHU_ACL_CU_013, Cx. 138, D. 10523.

encontravam-se em bom estado, porém esta última era utilizada apenas para o trânsito do gado (MARQUES, 1864, p. 11).

De acordo com Manoel José d'Oliveira Bastos, em seu roteiro das capitanias do Pará e Maranhão em 1819, a

Villa de Guimarães é grande, tem muitos e bons prédios... Sua Bahia tem três léguas de largo até chegar a S. João de Cortes, povoação de índios domésticos. Há d'aqui caminho por terra ou mar: por estes há uma légua até ao lugar denominado Porto e d'aqui segue-se por terra quatro léguas até a vila de Alcantara. É a vila de Alcantara como uma pequena cidade: tem magníficos prédios, bons templos e conventos: suas ruas de ladeiras e muito mal calçadas são péssimas: tem juiz ordinário. Aqui se atravessa uma Bahia, que terá seis léguas, para a cidade de S. Luis do Maranhão" (IHGB, 1846, p. 531).

É interessante perceber a movimentação nas estradas que interligavam o Pará ao Maranhão e o conhecimento que os sujeitos tinham destas. Como a via de comunicação terrestre por essa fronteira era intensa eram pelas estradas que interligavam as duas capitanias por onde se realizava o transporte de correspondências em fins do século XVIII e início do XIX.

Eram por esses caminhos que passavam desde cartas até fugitivos da justiça régia e desertores. Em correspondência de 19 de junho de 1797, José Leocadio descreve como funcionava o transporte de correspondências estabelecido entre Pará e Maranhão (APEP, Cod. 345, doc. 37).

Hoje pelas duas óras e meia da tarde me foi entregue um saco de chamalote carmezim remetido pelo Exc. Senhor general do Maranhão para Vossa Ex^a e parte já, só com a (...) demora de escrever esta e a guia que acompanha o sobredito saco atche Ourém.

Constame por carta do diretor de Turiasú que tendo partido do Maranhão no dia 4 do presente mez e que chegará ali no dia 12, e que fora logo despedido atche Redondo de donde partira no dia 16 sem q. me diga este diretor quando o recebera, e pela guia que trás de Gurupi para cá do Alferes Miguel João da Costa que se acha na diligencia de colocar três destacamentos atche Turiasú seguindo as ordens de Vossa Ex.^a me consta que chegará ali no dia 17 pelas 10h e que partira pelas 10 e meia e que chegará a

Piriá no dia 18 as 11 h e partirá as 12. Ao destacamento entre Piriá e esta vila chegára as 9 h da noite, e finalmente a esta vila as sobreditas horas, e que estes correios não poderão andar de noite por estar munto alagada a estrada em todas as fachas por onde se pasão.

Acuzo recebidas todas as cartas de Vs^a Ex^a vindas por via do Comum. De Orem, como tambem pelo correyo que por aqui foi para o Maranhão e ficando certo no seu conteúdo darei inteiro cumprimento (APEP, Cod. 345, doc. 79).

Tabela de tempo de viagem dos correios entre São Luís e Ourém (1797).

	Dia de saída	Chegada	Chegada	Chegada	Chegada	Dia da chegada
Local	Maranhão	Turiaçu	Redondo	Gurupi	Piriá	Ourém
	04/06	12/06	16/06	17/06	18/06	19/06

Fonte: Tabela construída a partir do documento existente no Arquivo Público do Estado do Pará (APEP), Cod. 345, doc. 79.

A existência dos correios e sua constante atuação por vias terrestres demonstram que esse não era um percurso desconhecido por muitos, nem pouco utilizado. E, nos possibilita ter uma ideia do tempo de realização desse trajeto, pois os correios gastavam cerca de 15 dias para transportar as correspondências da cidade do Pará a São Luís em 1797. E, mais de uma década depois este foi o percurso utilizado por Seixas durante sua viagem para o Rio de Janeiro.

Em ofício encaminhado pelo presidente da câmara da vila de Guimarães Manoel Coelho de Souza ao governador da capitania do Maranhão em 1803, este solicitava que se estabelecesse uma passagem que interligasse a vila de Guimarães a Alcântara alegando ser esta de extrema importância para o bem público e não somente para os habitantes daquele distrito, pois, o transporte dos correios da capitania do Pará para o Maranhão estava, naquele momento, sendo comprometido, uma vez que o passador e os índios encarregados da inspeção da passagem nem sempre se encontravam em seus

locais de serviço, o que comprometia o transporte dos correios entre as duas capitâncias.¹²

A distância do Maranhão ao Pará, por via marítima, era de 400 milhas e Kidder afirma que na terceira década do século XIX “os paquetes a vapor vencem-na em tempo que oscila entre dois e três dias” (KIDDER, 1980, p. 180). As povoações indígenas da região foram exaurindo-se e, ainda na primeira metade do século XIX, realizar essa viagem pelas vias interioranas era muito difícil “devido a dificuldade de obter canoeiros, mesmo a oitocentos réis diários” (KIDDER, 1980, p. 179).

A presença e circulação dos índios aldeados nestes sertões ajudou por longo tempo a garantir a permanência e o bom estado dos caminhos, além de limitar a ação de fugitivos. Na região do Turiaçu, duas aldeias foram estabelecidas pelos jesuítas no início do século XVIII de um e outro lado do vale do rio Gurupi, com o objetivo de se ter pontos intermediários entre as missões do Pará e Maranhão. No entanto, no século XIX,

não existindo mais estas aldeias, desde 1811 principiaram a formar-se alguns quilombos no distrito de Turiaçu, que traziam-no ameaçado dum momento para outro de uma insurreição, a qual tender-se-ia inevitavelmente as comarcas de Alcantara e Viana, pondo assim em risco a propriedade e segurança individual dos seus habitantes, tornando inacessíveis terrenos, alias fertilíssimos e apropriados a várias espécies de cultura (MARQUES, 1864, p. 164).

Durante o processo de “civilização” e “domesticção” dos índios na região do Turiaçu, no início do século XVIII, os jesuítas ligaram os índios ao comércio do óleo de copaíba e outros gêneros de negócio. Essa comercialização e consequente integração dos índios com outros setores sociais permitiam a abertura de caminhos e o estabelecimento, por meio deste, da comunicação realizada por terra entre a capital do Maranhão e a do Pará.

¹² APEM. Setor de avulsos. Ofício da Câmara da vila de Guimarães, 1803.

A freguesia de Turiaçu foi criada dentro dessa política de catequese das ordens religiosas que buscavam instituir, em um ponto estratégico das províncias do Pará e Maranhão, além do controle do espaço, o domínio dos sujeitos que ali se encontravam. Por isso que a crise das ordens religiosas na região foi descrita como o início de um problema da população nessa zona de fronteira.

Em 1793, o governador da capitania do Pará, Souza Coutinho, falava na abertura de duas “estradas de carga” ou de comunicação para interligar as capitâncias do Grão-Pará com o Maranhão, uma que ficaria do lado do Pará, ou seja, iria de Ourém ao Turiaçu, e outra que prosseguiria da margem maranhense do Turiaçu. Em 1797, durante o processo de abertura da dita estrada foram utilizados 120 índios e mais 50 índios foram direcionados para trabalharem na segunda estrada localizada no Maranhão. Estes índios eram provenientes das povoações de Vimiozo, Piriá, Vizeu, Serzedelo e Turiaçu (APEP, Cod. 345, doc. 44).

O interesse em adquirir gado para suprir a carne necessária ao consumo da população aumentava a necessidade de se estabelecer vias de comunicação terrestre com os sertões pastoris na última década do século XVIII (IHGB, 1922, p. 158).

Considerações finais

As necessidades e dificuldades de tráfego no extremo norte do império luso possibilitaram diferentes estratégias de locomoção. Em uma região cercada por rios e furos a canoagem foi utilizada em paralelo com os percursos terrestres, obrigando a abertura de caminhos e estradas e estabelecimento de freguesias e lugares de apoio aos viajantes.

No meio dos caminhos abertos, vilas floresceram e aos poucos a capitania recebeu novos pontos de ocupação. A abertura de estradas e a

ocupação das margens das mesmas eram tidas como fundamentais para delimitar e estabelecer o domínio português sobre a região. Talvez nenhum dos caminhos e estradas abertos para interligar o Pará ao Maranhão tenha sido mantido pelos problemas provenientes da fluidez populacional que se apresentou mediante o povoamento de suas margens. Talvez por isso a preocupação do governador da capitania Souza Coutinho em tornar povoada toda a margem da estrada que ficava do lado do Pará. A ocupação sob as “rédeas” do Estado era a “certeza” de manter o controle sobre os sujeitos ali estabelecidos, o que provavelmente reduziria os riscos de roubos e ataque aos que trafegavam pela região.

Mesmo sendo povoada boa parte das margens das estradas e os “riscos” de roubos e ataques diminuídos, as dificuldades em trilhar por esses percursos não eram menores. O estado de conservação das estradas era um empecilho à parte para os viajantes que ainda se viam dependentes de nativos ou “experiêntes” da região para vencerem os trajetos. Se deslocar do Grão-Pará em fins do século XVIII e início do XIX era uma tarefa árdua, que foi marcada por estratégias de deslocamento de índios e caboclos e investimentos do governo com o intuito de diminuir - mesmo que de forma precária - as distâncias, necessidades e interesses portugueses no norte do Brasil.

Referências

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. A economia política dos descobrimentos. In: NOVAES, A. (Org.). *A descoberta do homem e do mundo*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes*: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI-XVII. São Paulo: Cia das Letras, 2000.
- APEM. Arquivo Público do Estado do Maranhão. Setor de avulsos. Ofício da Câmara da vila de Guimarães, 1803.
- APEP. Arquivo Público do Estado do Pará. Correspondência de diversos com o governo (1793-1800). Cód. 345.

- BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Ensaio Corográfico sobre a província do Pará*. Brasília: Senado Federal, 2004.
- BICALHO, Maria F.; GOUVÉA, Maria de F; FRAGOSO, João (Orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séc. XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- BOXER, Charles Ralph. *O império colonial português (1515-1825)*. 3^a. ed. Lisboa: Ed. 70, 1981.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)*. Belém: Editora Açaí, 2010.
- CRUZ, Ernesto. *História do Pará*. 2º volume. Belém: Governo do Estado do Pará, 1973.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. 4 v. Lisboa: Presença, 1981-1983.
- HERMANN, Jacqueline. Cenários dos encontros de povos: a construção do território. In: VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Brasil: 500 anos de povoamento*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007, p. 17-34.
- HESPANHA, António Manuel. A constituição do império português. In: BICALHO, Maria F.; GOUVÉA, Maria de F; FRAGOSO, João (Orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séc. XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 163-188.
- IGHB. *Rerista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Disponível: <http://www.ihgb.org.br/rihgb/rihgb1845t0007c.pdf>
- IHGB. *Dicionário geográfico e etnográfico do Brasil*, v. 2 (série Estados). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.
- ITEPA. Instituto de Terras do Pará. *Carta individual geográfica da Barra do Pará e foz do Rio Amazonas tirada por ordem do Ill. Exc. Sr. D. Francisco de Souza Coutinho Governador e Capitão General dos Estados do Grão-Pará offerecido ao Ill. Exc. Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho (1798 ou 1804?)*. Produzido por José Lopes Santos. Livro: Cartas, mapas e documentos das Capitanias do Pará e Rio Negro.
- KIDER, Daniel. *Reminiscências de viagens e permanências nas Províncias do Norte do Brasil*. São Paulo: Itatiaia, 1980.
- MARQUES, Augusto César. *Apontamentos para o dicionário histórico, geográfico, topográfico e estatístico da Província do Maranhão*. S./l.: José Maria Correa de Frias Editor, 1864.

OLIVEIRA, Luciana de Fátima. *Projetos de colonização de um território: da vila de Souza do Caeté à vila de Bragança: 1740-1760.* Goiania, 2008. Dissertação (Mestrado em História) - UFG, 2008.

SEIXAS, Romualdo. Memória dos diferentes sucessos de uma viagem: do Pará até ao Rio de Janeiro. *Jornal de Coimbra.* Coimbra, 1814. Disponível: https://bdigital.sib.uc.pt/bg4/UCBG-RP-2-1-1812-1_16/UCBG-RP-2-1-1812-1_16_item1/index.html.

SWEET, David. *A rich realm of nature destroyed: the middle Amazon valley, 1640-1750.* Wisconsin, 1974. Tese (Doutorado em História) - University of Wisconsin, 1974.

