

REVISTA MARACANAN

Dossiê

Um correio pelo caminho de terra: as comunicações no Estado do Maranhão e Grão-Pará nos princípios do século XVIII

A postal system on the dirt road: Communications in the State of Maranhão and Grão-Pará in the early 18th century

Romulo Valle Salvino*

Universidade Federal Fluminense
Niterói, Rio de Janeiro, Brasil

Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
Brasília, Distrito Federal, Brasil

Recebido em: 25 mar. 2020.
Aprovado em: 15 maio 2020.



* Pesquisador em estágio de pós-doutorado no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense; Pesquisador do Museu dos Correios da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. Doutor em História pela Universidade de Brasília; Mestre em Comunicação e Semiótica e Especialista em Literatura pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; Bacharel em História pela Universidade de São Paulo. (romulovs@uol.com.br)

Resumo

Durante a Idade Moderna, o funcionamento das monarquias e dos negócios dependia da circulação de cartas, ofícios, normas, petições e outros documentos das mais diversas naturezas, tanto em território europeu quanto nos espaços ultramarinos. Tendo em vista as grandes diferenças regionais, as redes que garantiam a comunicação escrita nesses "impérios de papel" assumiram diversas feições nos vários territórios. A partir dessa premissa, este artigo aborda a iniciativa pioneira de Alexandre de Sousa Freire, governador do Maranhão e Grão-Pará, que estabeleceu um correio mensal entre São Luís e Belém por volta de 1730. O estudo busca entender o caso à luz não somente de seus aspectos regionais, mas também diante da história dos sistemas de correios do período moderno, inclusive de um episódio crucial para a comunicação escrita na monarquia portuguesa, qual seja a proibição por D. João V de que o correio-mor atuasse no interior da América.

Palavras-chave: Comunicação Escrita. Alexandre de Sousa Freire. Correios Modernos. Estado do Maranhão e Grão-Pará.

Abstract

During the Modern Age, the function in of monarchy sand businesses depended on the circulation of letters, official papers, rules, petition sand other documents of the most diverse kinds, both in European territory and over sea spaces. Owing to the great regional differences, the networks that guaranteed written communication in these "paper empires" assumed different features in the various territories. Based on this premise, the article addresses the pioneer in initiative of Alexandre de Sousa Freire, governor of Maranhão and Grão-Pará, which established a monthly courier between São Luís and Belém around 1730. The study seeks to understand the case in light not only of regional aspects, but also in the face of the history of the postal systems of the modern period, including a crucial episode for written communication in the Portuguese monarchy, which is the prohibition by D. João V on the postmaster general operating in the America in land.

Keywords: Written Communication. Alexandre de Sousa Freire. Modern Posts. Maranhão e Grão Pará State.

O “império de papel” na Amazônia

No início do século XVIII, Alexandre de Sousa Freire, então governador do Maranhão e Grão-Pará, estabeleceu um sistema de correios entre São Luís, capital daquele estado, e Nossa Senhora de Belém, cidade de grande importância estratégica, principal porta de entrada da Amazônia pelo lado do Atlântico. O empreendimento revestia-se de bastante complexidade, dadas as condições da época, pois, entre as duas localidades, estendiam-se mais de cem léguas, as quais somente podiam ser vencidas pelo meio da selva ou por uma custosa navegação costeira.

As próprias dificuldades logísticas enfrentadas no caso dão-lhe interesse histórico, reforçado pelo pioneirismo da iniciativa – até prova em contrário, a primeira tentativa de uma autoridade portuguesa de criar uma carreira postal regular na América, fora da alçada do correio-mor. O estudo do episódio, por outro lado, permite observar em uma escala bastante próxima, em seus aspectos tanto logísticos quanto administrativos, um objeto de maior amplitude, a comunicação escrita na Idade Moderna – um momento em que a troca de despachos e avisos foi tão crucial para as estruturas de governação que António Manuel Hespanha, falou em “império de papel” para caracterizar a monarquia ibérica, a partir de um termo proposto por Harold A. Innis.¹ Em uma zona de povoamento relativamente recente, marcada pelas grandes distâncias, pela baixa concentração populacional e por altos custos logísticos, obviamente, o funcionamento do tal “império de papel” revestia-se de aspectos bem peculiares.

Assim, para situar minimamente o caso, este artigo se inicia com um rápido resumo da história do correio moderno, pontuando algumas diferenças entre as soluções europeias e americanas, sem o intuito de oferecer um estudo comparado mais profundo entre elas. Na segunda parte, ainda para contextualizar o episódio, serão abordadas, em largas tintas, as dificuldades então existentes na ligação dos dois maiores núcleos populacionais do estado do Maranhão e Grão-Pará. Apenas depois desses passos preparatórios, o estudo se voltará para o

¹ HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político*. Portugal – séc. XVII. Coimbra: Almedina, 1994, p. 291. O termo “império de papel” foi utilizado pioneiramente por Harold A. Innis, em 1950, para caracterizar as formações políticas do período histórico em que esse suporte da escrita dominou o cenário, em substituição a outros mais antigos como o papiro e o pergaminho. INNIS, Harold A. *Empire and communications*. Toronto: Dundurn Press, 2007. A respeito da importância da comunicação escrita para as estruturas de governação portuguesas, cf.: ALGRANTI, Leila Mezan; MEGIANI, Ana Paula (orgs.). *O império por escrito: formas de transmissão da cultura letrada do mundo ibérico, sécs. XVI-XIX*. São Paulo, Alameda, 2009; FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno Gonçalo (orgs.). *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de (org.). *Diálogos com o império: câmaras ultramarinas e comunicação política na monarquia pluricontinental portuguesa (séculos XVII e XVIII)*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2019; CONCEIÇÃO, Adriana Angelita da. *A prática epistolar moderna e as cartas do vice-rei d. Luís de Almeida, o marquês do Lavradio – sentir, escrever e governar (1768-1779)*. São Paulo: Alameda, 2013; CURVELO, Arthur Almeida Santos de Carvalho. *Governar Pernambuco e as “capitanias anexas”: o perfil de recrutamento, comunicação política e as jurisdições dos governadores da capitania de Pernambuco (c. 1654 - c. 1756)*. 2019. Tese (Doutorado em História) – Programa Interuniversitário de Doutoramento em História, Lisboa.

correio de Freire, antes de finalizar com uma hipótese que procura situar o caso diante de uma passagem central na história da comunicação escrita na América portuguesa, qual seja a proibição por D. João V de que o correio-mor atuasse no interior daquelas conquistas.

Da Europa ao interior da América

Parte substantiva dos estudos sobre a história da comunicação no período moderno prende-se à Europa. Wolfgang Behringer, em um texto basilar para esse campo de estudo, retoma um termo cunhado na primeira metade do século XX para o contexto norte-americano e para um período posterior (o século XIX), ao defender que, a partir do século XVI, teria havido um conjunto de “revoluções” (*media Revolutions*, segundo o autor), caracterizadas por um novo domínio do tempo e do espaço.² Segundo ele, a introdução do sistema de postas, naquele momento, incrementou notavelmente a velocidade nas comunicações, ao passo que a criação do correio ordinário, com datas certas de partida e chegada, introduziu maior previsibilidade nas trocas de mensagens.³ Outro autor, Jay Caplan, chega a defender que a Idade Moderna, a partir dessas “revoluções”, teria sido marcada por uma autêntica “cultura postal”.⁴

Behringer analisa as *media Revolutions* como um fenômeno eminentemente europeu, pelo menos até os anos 1800.⁵ Todavia, o desenvolvimento dos correios aconteceu no mesmo período em que algumas coroas estendiam seus domínios e negócios no além-mar, ampliando as redes de circulação de papéis e criando conexões que se espalhavam do extremo Oriente à África e à América. Nesse aspecto, é possível verificar o surgimento de soluções improvisadas e de sistemas logísticos, mais ou menos complexos, oficiais ou não, a ligar a Europa e outros continentes, bem como as regiões ultramarinas entre si. Ainda que tais soluções não estivessem sempre organizadas de acordo com os modelos implantados nos espaços metropolitanos, o seu aparecimento não deixa de ser parte dessas “revoluções” comunicacionais, ao ligar por meio da escrita, de forma inédita, lugares situados em diferentes continentes, antes sem contato. Todavia, a despeito de sua importância para o funcionamento das monarquias ultramarinas, os sistemas institucionais e logísticos que permitiam essa comunicação ainda são pouco estudados, salvo os trabalhos isolados de alguns pioneiros e algumas pesquisas esparsas, aparecidas nas últimas décadas.⁶

² BEHRINGER, Wolfgang. Communications Revolutions: a historiographical concept. *German History, The German History Society*, Sheffield, v. 24, n. 3, 2006.

³ As postas eram estações de troca de mensageiros e cavalos, com o objetivo de aumentar a velocidade de percurso e controlar os deslocamentos. Graças a um processo metonímico, o termo “postal” passou a ser usado para todas as atividades que envolvessem a troca de correspondências. Ver: SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c. 1650 – c. 1750)*. 2015. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Brasília, Brasília, p. 69-72.

⁴ CAPLAN, Jay. *Postal culture in Europe – 1500-1800*. Oxford: Oxford University; Voltaire Foundation, 2015.

⁵ BEHRINGER, Wolfgang. Communications Revolutions... *Op. cit.*, p. 337-334.

⁶ Para uma breve bibliografia sobre os sistemas postais na América, cf.: **nota 9** e **nota 11**.

Caminhos antes improváveis teciam-se para as cartas. Em meados do século XVII, o padre Antônio Vieira, em viagem pela selva, já podia escrever, “em uma canoa em que vou navegando no rio das Amazonas”, uma carta endereçada ao bispo do Japão, morador de Portugal, enviando-a em outra canoa “que possa alcançar o navio que está no Maranhão de partida para Lisboa”. Apesar de todas essas dificuldades, a carta em questão, depois conhecida como “Esperança de Portugal”, chegou ao destino, circulou em muitas cópias e, juntamente com outros elementos, deu azo ao processo movido contra Vieira pela Inquisição.⁷

Ao garantir o diálogo à distância das várias peças da máquina de governação e ao ocupar um lugar central no funcionamento das redes comerciais, a circulação de papéis foi um importante instrumento de territorialização. Território é concebido aqui como um “sistema de malhas, de nós e redes que se imprimem no espaço”,⁸ no encontro de ações e de representações de diferentes sujeitos individuais ou coletivos. Uma monarquia ultramarina, nesse sentido, é uma formação territorial, que, independentemente da circulação de pessoas e bens, só podia existir por meio de uma escrita itinerante, movimentada pelos mais diversos meios possíveis. Para tanto, o primeiro problema a ser resolvido foi o da ligação entre os lugares do além-mar e as metrópoles europeias e, na medida em que o processo de territorialização tornava-se mais complexo, colocava-se também a questão de como conectar esses mesmos povoados uns com os outros.

Um incremento de velocidade significativo na Europa podia ser desprezível diante das variações temporais comuns nas viagens oceânicas. Em regiões menos povoadas por europeus, com estruturas de governação ainda incipientes e uma organização econômica peculiar, condicionadas pelas grandes distâncias, as exigências de circulação de papéis eram distintas, em termos de periodicidade e velocidade. Por isso, soluções diferentes das europeias foram adotadas nesses casos, muitas vezes a reeditar procedimentos semelhantes àqueles usuais na Europa em épocas anteriores. Via de regra, para garantir a comunicação, utilizaram-se circuitos concebidos para outras finalidades, como frotas mercantis no espaço ultramarino e o deslocamento de tropas ou viajantes ocasionais no interior das conquistas. Sempre que o assunto era mais urgente, lançava-se mão de recursos extraordinários, como mensageiros exclusivos ou navios de aviso, mas tais expedientes eram evitados por causa de seu alto custo. Em decorrência, o processo de implantação dos circuitos de comunicação escrita nessas regiões foi bastante heterogêneo, organizado aos poucos, de acordo com as demandas e as restrições específicas dos fluxos transoceânicos e locais, bem como das expectativas e necessidades dos diversos agentes. Nesse aspecto, nos momentos mais recuados do processo de colonização da América, predominaram sistemas não oficiais de comunicação, que acabaram por coexistir mais tarde com estruturas formalizadas.

À Espanha coube a primazia em criar um ofício postal para as Américas, quando, em 1514, foi designado *correo mayor* das novas terras o doutor Lorenzo Galindez de Carvajal.

⁷ VIEIRA, Antônio. *Cartas do Brasil*. Organização e introdução de João Adolfo Hansen. São Paulo: Hedra, 2003, p. 200. A carta em questão foi datada de 29 de abril de 1659.

⁸ RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993, p. 150-151.

Todos os serviços de comunicação escrita nos domínios ultramarinos espanhóis deveriam ficar a seu cargo, mas, na prática, seu raio de ação acabou circunscrito à parte do Vice-reinado do Peru. Até o século XVIII seriam criados também *correos mayores* na Nova Espanha (1579), Guatemala (1619) e em Cuba (1756), antes de os serviços postais na América serem comprados pela coroa em 1764.⁹ No vice-reinado de Nova Granada, não houve correio-mor, e governadores, alcaides e outras autoridades se encarregaram do tratamento das correspondências. Por outro lado, desde cedo, a Espanha estabeleceu povoados no interior de suas conquistas, de modo que são bem antigas as tentativas de instituir correios internos nessas terras, em alguns casos aproveitando estruturas criadas pelos próprios habitantes originais delas.¹⁰ As outras monarquias com territórios na América demoraram mais a formalizar soluções para resolver seus problemas de comunicação nessas regiões. Nas zonas de povoamento francês e inglês, nos primeiros tempos, a distribuição das cartas era inicialmente realizada tanto por particulares, quanto por oficiais civis ou militares, a depender de quem fossem os remetentes e os destinatários. A partir da segunda metade do século XVII, as colônias inglesas procuraram criar redes de comunicação entre elas, até que, em 1691, o serviço foi concedido por 21 anos a um cortesão, Thomas Neale, que designou Andrew Hamilton como seu preposto nas terras americanas. Esse monopólio acabou comprado de volta, em 1707, pela coroa, que, desde então, passou a explorá-lo diretamente.¹¹

Portugal foi uma das primeiras coroas europeias a estabelecer um sistema postal próprio, aberto ao uso dos súditos quase cem anos antes de outras monarquias, como França e Inglaterra, permitirem tal possibilidade. O correio-mor foi criado em 1520 e as primeiras postas entraram em funcionamento em meados daquele mesmo século, no caminho para a Espanha. Vendido pela coroa em 1606, ficou em poder dos Matas, uma família de origem espanhola, até o final do século XVIII.¹² Todavia, apenas depois da Restauração, em 1657, apareceria um ofício voltado para as trocas de papéis com as conquistas, o correio-mor das

⁹ Sobre os correios na América espanhola, cf.: ALCÁZAR, Cayetano. *Historia del correo en América*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920; BELOTTO, Manoel Lelo. *Correio marítimo hispano-americano: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis, SP: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis, 1971; GARAY UNIBASO, Francisco. *Correos marítimos españoles*. Bilbao: Mensajero, 1987; SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: Stanford University Press, 2014; ARANEDA RIQUELME, José. Una correspondência mensal, semanaria y a todas horas: correo y espacio em el imperio español durante las reformas borbónicas, siglo XVIII. In: *Seminário Simón Collier 2014*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2015.

¹⁰ No Peru, capitulações assinadas entre o vice-rei e o *correo mayor*, em 1599, mostram que já naquele momento havia estruturas voltadas para o transporte de cartas entre Lima, Cuzco, Potosi, Arequipa, Puerto de San Marcos de Arica e Puerto de Payta. Mais tarde, chegaram a ser estabelecidas também entre Cuzco e Buenos Aires. Sobre o assunto, cf.: ALCÁZAR, Cayetano. *Historia del correo... Op. cit.*, p. 23-41; 77; 125-135.

¹¹ Sobre os correios coloniais na América do Norte, cf.: BURGESS, Samuel M. Early American Postal History. *Records of the Columbia Historical Society*, Washington, v. 50, 1948-1950, p. 248-250; HARRISON, Jane E. *The Intercourse of Letters: Transatlantic Correspondence in Early Canada, 1640-1812*. 2000. Tese (Ph. D.) – University of Toronto, Toronto. Especificamente sobre as linhas postais estabelecidas entre as várias localidades das possessões inglesas, ver também: STEELE, Ian K. *The English Atlantic, 1675-1740: an Exploration of Communication and Community*. New York; Oxford: Oxford University, 1986, p. 113-131.

¹² FERREIRA, Godofredo. *Dos Correios-mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos*. Lisboa: CTT, 1963; SOBRAL NETO, Margarida (coord.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.

cartas do mar, também adquirido pelos Matas. Essa solução, por algum motivo, parece nunca ter sido aplicada ao Maranhão e Grão-Pará, talvez porque um tráfego de correspondências mais rarefeito não fosse atraente. De início, aos assistentes desse correio cabia apenas despachar e receber as cartas enviadas por via marítima, bem como entregá-las junto aos portos. No ultramar, sofreram ferrenha resistência das Câmaras e dos homens de negócio, que os enxergaram apenas como intermediários a explorar um odioso monopólio, de modo que nunca conseguiram estabelecer uma atividade contínua. Em 1663, foi designado também como correio-mor do Estado do Brasil o sertanista Agostinho Barbalho, com o objetivo de explorar as entregas entre as localidades americanas, mas ele nunca chegou a exercer o cargo, não só porque o correio-mor do reino lhe embargou judicialmente a nomeação, mas porque morreu pouco depois. Certo Antônio Alves da Costa, nomeado assistente do correio-mor chegou a criar uma carreira postal regular entre o Rio de Janeiro e Vila Rica entre 1712 e 1715, com o beneplácito inicial da coroa e o apoio das Câmaras mineiras, mas a experiência foi interrompida pelo governador do Rio por razões obscuras. Sebastião Alves da Costa, filho de Antônio, também nomeado assistente do correio, pretendeu levar o serviço até São Paulo, contudo os vereadores daquela cidade não o permitiram. Finalmente, em 1730, em episódio aqui retomado mais à frente, a coroa proibiu a presença do correio-mor no interior do Brasil, restringindo definitivamente a atuação de seus assistentes ao envio e recebimento das cartas entre os portos. Assim, até o fim do século XVIII, quando da grande reforma postal conduzida por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a circulação de papéis no interior do território continuou a depender de soluções mais ou menos improvisadas, de acordo com as circunstâncias e as possibilidades de cada lugar.¹³

Em determinadas regiões, houve alguns empreendimentos encabeçados por governadores, preocupados em resolver demandas mais imediatas ou mesmo em estabelecer soluções mais perenes para o problema da comunicação escrita. Nos governos de Antônio Albuquerque e Gomes Freire de Andrade, foram utilizados soldados e mensageiros pagos para fazer a comunicação entre o Rio de Janeiro e as vilas mineiras, mas essas iniciativas não tiveram uma preocupação mais sistêmica. Não se percebe nelas a existência de estruturas logísticas fixas e nem a pretensão de uma maior regularidade de funcionamento.¹⁴ Entre aquelas que almejavam um maior alcance e perenidade, a mais conhecida é a do morgado de Mateus, que criou uma carreira postal entre São Paulo e o Rio de Janeiro, no final dos anos 1760. O projeto baseava-se na implantação de um sistema parecido com as postas europeias, no uso de soldados como mensageiros e na atribuição às Câmaras da responsabilidade sobre a gestão local do serviço. Segundo Carlos Rizzini – que confere ao morgado a primazia da implantação do correio no Brasil – teria sido aberta também uma linha para o sul, até Viamão,

¹³ Sobre o correio-mor das cartas do mar, suas tentativas de implantação no Brasil e designação de Agostinho Barbalho, consultar: SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel... Op. cit., passim*. Sobre as reformas postais do final do século XVIII, entre outros: GUAPINDAIA, Mayra Calandrini. *O controle do fluxo das cartas e as reformas de correio na América portuguesa (1796-1821)*. 2019. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Sociais, Lisboa.

¹⁴ SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel... Op. cit.*, p. 353; 377.

via Lages, com o objetivo de melhorar as comunicações com o Prata, de modo a controlar os passos dos castelhanos.¹⁵ Mas, apesar de ser a mais conhecida, essa iniciativa não foi única. Além dela e do caso maranhense, focado neste artigo, é possível lembrar, pelo menos, outro sistema de comunicação sob o comando de um governador. Por volta de 1770, poucos anos antes da ação do Morgado de Mateus, o governador do Piauí Gonçalo Lourenço Botelho de Castro criou um correio mensal para as povoações da capitania, o qual funcionou por vários anos, também com a utilização de militares.¹⁶ Por essas linhas postais, não seguiram apenas correspondências de governo, mas aquelas da população em geral. Essas iniciativas tiveram, assim, alguma semelhança com o caso da Nova Granada, aqui mencionado.

O circuito de comunicação estabelecido por Alexandre de Sousa Freire no Maranhão e Grão-Pará, uma região economicamente secundária da América portuguesa, marcada por grandes dificuldades de transporte, porém importante do ponto de vista estratégico, antecipou em cerca de quatro décadas o projeto do morgado de Mateus. Essa já seria uma razão suficiente para estudá-lo, mas como se verá na parte final deste trabalho, há indícios também de que a iniciativa possa ter dado força à decisão da coroa portuguesa de proibir a atuação do correio-mor no interior das conquistas, um marco importante na história postal portuguesa.

O Estado do Maranhão e Grão-Pará e as dificuldades de comunicação

O povoamento da parte mais setentrional da América Portuguesa começou durante o período da união ibérica. Ameaçada por franceses, holandeses e ingleses, a região tinha importância econômica, derivada da exploração das chamadas drogas do sertão (anil, cravo, canela, entre outras), e geoestratégica, pois o controle da embocadura e do curso dos principais rios, entre os quais avultava o Amazonas, além de proteger os territórios oficialmente portugueses, garantia o domínio de uma porta de entrada para aqueles atribuídos aos espanhóis pelo tratado de Tordesilhas.

Ao longo do tempo, foi criada uma rede de fortes e vilas: São Luís (1615), Belém (1616), Cametá (1633), Macapá (1636), Gurupá (1639), Salinas (1656), Manaus (1665), Caeté (1622 – futura Bragança) e Guamá (o forte é de meados dos anos 1720 e a vila que desenvolveu nos seus arredores, chamada Ourém, de 1753). Também durante o século XVII, introduziram-se diversas missões religiosas sob gestão de jesuítas, carmelitas, franciscanos e mercedários, que buscaram a evangelização e o reordenamento espacial das aldeias indígenas. As duas mais importantes povoações, na costa do Atlântico, eram São Luís e Belém. À primeira delas foi concedido inicialmente o papel de sede do Estado do Maranhão e Grão-Pará, criado em 1621 como uma entidade administrativa independente do restante da América portuguesa.

¹⁵ RIZZINI, Carlos. *O livro, o jornal e a tipografia no Brasil, 1500-1822*: com um breve estudo geral sobre a informação. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1988, p. 179-180; BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Alameda, 2007, p. 205-206.

¹⁶ SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel... Op. cit.*, p. 380-381.

Belém, por sua vez, era um importante ponto de controle da entrada para o interior do Estado, com uma localização privilegiada em relação ao conjunto de povoados e à embocadura do Amazonas.

A criação desses lugares gerou necessidades tanto de abastecimento quanto de comunicação. Era preciso conectar São Luís ao Reino; o Maranhão às capitanias do norte do Brasil; a estratégica Belém à capital do Estado, bem como criar possibilidades de ligação mínimas entre vários povoados. Esse era um problema com múltiplas dimensões: militar, de governação, comercial, de territorialização. Ainda durante a conquista do Pará, quando da fundação de Belém, Pedro Teixeira levou as notícias até São Luís por um caminho parte fluvial, parte terrestre. Na viagem, teve que enfrentar índios hostis junto ao rio Caeté. Ernesto Cruz afirma que a viagem teria demorado 72 dias, de 7 de março a 17 de maio.¹⁷ Esse é um episódio mais conhecido dos historiadores, mas há evidências de outros mensageiros a deslocar-se por terra, durante o século XVII, sempre que as necessidades o exigiam, até a sede do Estado, entre as suas capitanias, ou mesmo vindos de regiões mais ao sul. Por exemplo, em 1659, Vieira escrevia a um fidalgo do Conselho Ultramarino sobre a "maravilha" (o termo é do missivista) de "chegar a carta de V.Sa. em um correio que veio por terra de Pernambuco ao Maranhão, passando por tantas nações bárbaras, que comiam a quantos chegavam às praias daquela compridíssima costa".¹⁸ O mesmo autor – epistológrafo contumaz, como é notório – conta que, durante trabalhos na serra de Ibiapaba (no atual Ceará, mas então pertencente do Estado do Maranhão), os padres tentaram mandar ao comando missionário "três correios, os quais todos, por vários acidentes, ou das passagens dos rios ou de temor dos Tapuias, desistiram da viagem".¹⁹ Somente "se venceu este encantamento" depois que os jesuítas, com o auxílio dos principais das aldeias, conseguiram "facilitar os maiores impedimentos do caminho". Então onze índios conseguiram chegar "à primeira aldeia do Maranhão, com novas de que os padres estavam vivos, com saúde e juntos".²⁰

Entre todas as necessidades de conexão, avultava a importância daquelas com o Reino e entre as duas principais localidades do Estado, São Luís e Belém. Foi para esse último problema – complicado tanto por terra quanto por mar – que a iniciativa de Alexandre de Sousa Freire procurou dar solução.

Antes, porém, de estudar o caso em si, importa a rápida abordagem de um elemento importante para contextualizá-lo. Para que as mensagens sejam movimentadas no espaço, obviamente a comunicação escrita exige uma rede de caminhos. O trajeto entre Belém e São Luís, nos primeiros tempos, era feito principalmente pela costa, com viagens sujeitas aos azares das correntes marítimas e dos ventos, em um quadro assim descrito por Vieira:

Com esta contrariedade contínua das águas e dos ventos, que ordinariamente são brisas desfeitas, fica toda a costa deste Estado quase inavegável para

¹⁷ CRUZ, Ernesto. *História do Pará*. Belém: Universidade do Pará, 1963, vol. 2, p. 646.

¹⁸ VIEIRA, Antônio. *Obra completa*. Tomo I, Vol. II. São Paulo: Loyola, 2014, p. 253.

¹⁹ *Ibidem*, p. 237.

²⁰ *Idem*.

barlavento, de sorte que do Pará para o Maranhão de nem um modo se pode navegar por fora.²¹

Próxima ao Equador, a região era sujeita a calmarias. A corrente das Guianas podia facilitar a navegação no sentido noroeste, mas dificultava o retorno. Eram elevados os custos para lançar ao mar as grandes canoas movidas a remo, embarcações mais adequadas para vencer os bancos de areia e a inconstância dos ventos daquela costa difícil. Também muitas vezes não era possível ter barcos disponíveis com a urgência requerida por certos assuntos.

Assim, desde o século XVII tentou-se viabilizar um caminho terrestre que, segundo Capistrano de Abreu, teria seguido os passos de Pedro Teixeira. Ainda de acordo com aquele historiador, depois de subir o rio Guamá, Teixeira teria cruzado os lugares onde seriam criadas mais tarde as vilas de Ourém e Bragança, para sair na costa junto ao rio Turiaçu – um trajeto longo e inóspito, mas cujo uso posterior, durante o século XVIII e início do XIX, foi documentado em mais de uma fonte.²²

Vários elementos indicam, todavia, ter sido bastante usada, pelo menos até determinada época, outra opção. O *Pequeno Atlas do Maranhão e Grão-Pará* de João Teixeira Albernaz, datado de cerca de 1629, mostra a lagoa de Maracu (atual lago de Viana) como o início de um itinerário por terra do Maranhão ao Grão-Pará, a desembocar em Belém (ver mapa 1). Consta também que, em 1669, por ordens do governador do Estado, teria sido aberta uma estrada entre a atual Viana e a região de Ourém para levar gado oriundo do Maranhão e Piauí até Belém – um traçado muito parecido com o do *Atlas*, a sugerir que talvez aquele caminho tivesse sido abandonado e retomado quase meio século depois. Capistrano de Abreu ainda menciona uma via criada na mesma região, em 1770 pelo pernambucano Evaristo Rodrigues, “com êxito não muito satisfatório”, também para levar gado até Belém.²³ Bem mais tarde, em 1811, Paula Ribeiro teria encontrado os vestígios de uma trilha que, entre outros lugares, passava por Viana e pelo rio Turiaçu antes de chegar a Belém.²⁴ Esses caminhos parecem tratar-se de variações daquele registrado pela primeira vez no *Pequeno Atlas*.

As divergências entre os cronistas e estudiosos mostram, de um lado, a dificuldade de resgatar a história dessas estradas e, de outro, que tais variantes foram utilizadas, abandonadas, retomadas e remodeladas durante os anos, em uma luta entre a selva e as necessidades humanas. Todavia, a insistente menção a caminhos entre o lago de Viana (ou

²¹ VIEIRA, Antônio. *Obra completa*. Tomo IV, Vol. III. São Paulo: Loyola, 2016, p. 126. Ver, também: ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; USP, 1988, p. 66-67; SARAGOÇA, Lucinda. *Da “Feliz Lusitânia” aos confins da Amazônia (1615-62)*. Lisboa; Santarém: Cosmos; Câmara Municipal de Santarém, 2000, p. 231-232.

²² ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e... Op. cit.*, p. 67. Ver, também: BASTOS, Manoel José d’Oliveira. Roteiro das capitânicas do Pará, Maranhão, Piauí, Pernambuco e Bahia pelos seus caminhos e rios centrais. *Revista Trimensal de Historia e Geographia ou Jornal do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*, t. VIII, 1º trim. 1846. 2ª ed. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, 1867, p. 527-539; DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, 1775-1778*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970, vol. 1, s./p.

²³ ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e... Op. cit.*, p. 67.

²⁴ RIBEIRO, Francisco de Paula. Roteiro da viagem que fez o Capitão Francisco de Paula Ribeiro ás fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goyaz no anno de 1815 em serviço de S. M. Fidelissima. *Revista Trimensal de Historia e Geographia do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, IHGB, t. X, p. 5-80, 1º trim. 1848, p. 55.

Maracu) e a região de Ourém (ou da casa-forte do Guamá) indicia ter sido esse um dos eixos de deslocamento mais frequentados, pelo menos até determinada época.

O caminho pelo Maracu ainda era considerado inacabado no governo de João da Maia da Gama (1722-1728). Em uma carta datada de 31 de março de 1722, o rei determinou a esse governador que terminasse a obra, pois seriam muitas as "utilidades em se comunicarem e comerciarem por terra sem trabalho e risco de uma navegação por mar tão perigosa e prolongada".²⁵ Observe-se que, naquele momento, com a conquista já praticamente consolidada, cerca de um século depois das lutas com os franceses, o soberano frisa a importância da estrada para o comércio, mas antes de falar dessa atividade crucial para a saúde da monarquia, lembra que um bom caminho era necessário também para garantir a comunicação, facilidade imprescindível não só para os negócios, mas para a administração e a prática da justiça. De que a estrada em questão era aquela entre o Guamá e o Maracu, Alexandre de Sousa Freire deixou-nos um bom testemunho, como se verá à frente, embora um historiador clássico do Maranhão, Ernesto Cruz, a tenha identificado com a de Bragança.²⁶ E é por esse caminho terminado por João da Maia da Gama que seguiram os correios de Freire, a anteceder outros mensageiros que ainda cruzavam as mesmas regiões cerca de setenta anos depois.

²⁵ *Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará*, t. 1º, p. 109. *Apud*: CRUZ, Ernesto. *História do Pará... Op. cit.*, 1963, vol. 2, p. 646.

²⁶ CRUZ, Ernesto. *História do Pará... Op. cit.*, vol. 2, p. 646.

Figura I – Mapa do Caminho por Terra, século XVII.



Fonte: ALBERNAZ, João Teixeira. *Pequeno Atlas do Maranhão e Grão-Pará*. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart555828/cart555828.htm. Acesso em: 14 jun. 2019.

Um correio mensal através da selva

Alexandre de Sousa Freire (c. 1670-1740) era filho segundo da família dos senhores de Mira, ex-estudante de teologia e combatente no Marrocos. Foi senhor de engenho e administrador da Alfândega na Bahia, moço fidalgo e cavaleiro da Ordem de Cristo, além de mestre de campo de auxiliares. Assumiu o cargo de governador e capitão-general do Maranhão em 14 de abril de 1728. De acordo com Fabiano Vilaça dos Santos, a sua designação com quase sessenta anos de idade pode ter sido uma tentativa de salvá-lo da ruína econômica.²⁷ Durante seu governo, inaugurou-se uma fábrica de preparação do anil e, foi debelada uma epidemia de varíola.²⁸ Mandou também abrir uma estrada que seguiu outro roteiro de Pedro Teixeira, o da viagem de 1637 pelo Amazonas, rumo ao oeste. Por outro lado, entrou em choque com vários atores da cena local, com destaque para os jesuítas, com os quais manteve

²⁷ SANTOS, Fabiano Vilaça dos. Redes de poder e governo das conquistas: as estratégias de promoção social de Alexandre de Sousa Freire (c. 1670-1740). *Tempo*, Niterói (RJ), v. 22, n. 39, 2016, p. 41.

²⁸ MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*. [Rio de Janeiro]: DASP - Serviço de Documentação, 1960, p. 156.

disputas a respeito do apresamento de indígenas. Envolveu-se também na chamada “campanha dos libelos”, contra a Companhia de Jesus, encabeçada pelo ex-governador Bernardo Pereira de Berredo.²⁹

Mas não foi só com os inacianos que teve problemas – atritou-se com o ouvidor-geral, com o provedor-mor da fazenda e com o capitão-mor. Seus interesses na questão indígena parecem tê-lo aproximado dos moradores do Pará – onde passou a maior parte do tempo –, hipótese reforçada pelo fato de a Câmara de Belém ter-se posicionado favoravelmente à extensão do seu mandato por um novo triênio. A Coroa não apenas negou o pedido, mas chegou a repreender os edis por causa dele. Alexandre de Sousa Freire voltou à Lisboa sob rumores de ter-se enriquecido no exercício do cargo, mas essas acusações podem ter sido infundadas ou exageradas. Seus últimos anos foram marcados pela pobreza e pelo acirramento de dívidas, a ponto de um desembargador ter sido nomeado para administrar os seus bens e rendimentos.³⁰

Há um quase silêncio a respeito do episódio aqui estudado. Durante esta pesquisa, constataram-se apenas menções rápidas em autores como Rodolfo Garcia, Ernesto Cruz e Jerônimo de Viveiros, os quais aparentemente não chegaram a conhecer os papéis do Arquivo Ultramarino, mas apenas cópias da uma carta do rei sobre o assunto.³¹ O mais antigo documento sobre o caso encontrado até o momento é uma correspondência enviada pelo governador a D. João V, em 4 de outubro de 1729, para comunicar a iniciativa. É seguida pela manifestação da Coroa, datada de 8 de janeiro de 1730, e por outra carta de Freire, de 16 de maio de 1730, em resposta ao rei, a qual detalha o roteiro obedecido pelos mensageiros.³² Além dessas cartas, Freire mencionou o correio no relatório de prestação de contas apresentado ao rei de Portugal quando deixou o cargo.³³ Esses papéis oferecem informações sobre o empreendimento e são um testemunho de práticas adotadas pelos moradores e autoridades para se comunicarem na época, além de fornecerem indícios sobre o traçado do caminho do Maracu.

O trecho inicial da primeira das cartas confirma algumas questões já abordadas aqui, relativas aos percalços da comunicação por mar, opção morosa e de altos custos:

²⁹SANTOS, Fabiano Vilaça dos. *Redes de poder e...* *Op. cit.*, p. 42.

³⁰*Ibidem*, p. 47.

³¹GARCIA, Rodolfo. *Ensaio sobre a história política e administrativa do Brasil: 1500-1810*. Rio de Janeiro; Brasília: José Olympio; INL, 1975 [1953], p. 132-133; CRUZ, Ernesto. *História do Pará...* *Op. cit.*, p. 387; VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão: 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954, vol. 1, p. 101.

³²ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). Conselho Ultramarino, Pará, cx. 11, doc. 1051. Carta do [governador e capitão-general do Estado do Maranhão], Alexandre de Sousa Freire, para o rei [D. João V], sobre o estabelecimento de um correio mensal, feito por terra, a fim de obviar as grandes distâncias e demoras nas comunicações entre as cidades de São Luís do Maranhão e de Santa Maria de Belém do Grão-Pará. 4 de outubro de 1729; AHU. Conselho Ultramarino, Maranhão, cx. 18, doc. 1828. Carta do governador do Estado do Maranhão, Alexandre de Sousa Freire, para o rei D. João V, em resposta à provisão sobre o estabelecimento do correio por terra para Belém do Pará e remessa do roteiro das distâncias entre os vários pousos do caminho. 16 de maio de 1730.

³³AHU. Conselho Ultramarino, Maranhão, cx. 18, doc. 1857. Relatório do ex-governador Alexandre de Sousa Freire ao rei D. João V, sobre o seu governo no Estado do Maranhão e das perseguições de que foi vítima.

Como quando Vossa Majestade me entregou o governo deste Estado, fiquei obrigado a dar conta de todo ele, e a distância em que estão as duas cidades de São Luís do Maranhão, e de Santa Maria de Belém do Grão Pará seja tanta e a sua comunicação por mar em canoas se faça em tempos mui dilatados, por cuja razão não podia dar-se pronta providência a todos os sucessos deste governo, especialmente dependendo também qualquer aviso e ordem expedido em canoas de grande número de índios, que é o que não há, e de igual desembolsos para mantimentos e soldo dos mesmos índios, me resolvi a estabelecer um correio todos os meses pelo caminho de terra.³⁴

Alexandre de Sousa Freire confirmou, em seguida, que correio seguia pela estrada concluída na gestão de João da Maia da Gama. Segundo ele, o caminho fora melhorado, “por diligências minhas com que mandei mudá-lo em várias partes, para lhe evitar passos que tinha inacessíveis”, de tal modo que “Vossa Majestade [...] fica mais bem servido pela facilidade com que dentro em quinze dias se vadeia o mesmo caminho de uma para outra cidade”.³⁵ Na prestação de contas apresentada quando deixou o governo, Freire acrescentou que, além de se preocupar com o melhor traçado da via, nela também estabelecera aldeias e missões, “fazendo também por este modo, e pelo excessivo trabalho meu, vadeável o caminho que de antes era inacessível”.³⁶ Todavia, no decorrer dessa pesquisa, não se encontraram indícios de quais poderiam ser tais povoados, questão a ser eventualmente esclarecida por outros estudos.

O ganho de velocidade trazido pela iniciativa é destacado na primeira carta ao rei, quando o governador declara que agora chegavam “com brevidade os requerimentos das partes e remetendo-se-lhe com ela os seus despachos, que é o que nas canoas se não conseguia, ainda com viagem feliz, em menos tempo que de três meses”.³⁷ A referência aos “requerimentos das partes” dá a entender que o novo sistema não atendia apenas as necessidades das autoridades, mas tinha um alcance mais amplo, ao facilitar as demandas tanto do governo quanto dos particulares.

Essas vantagens, sempre de acordo com o governador, obtinham-se “sem mais gasto de Sua Real Fazenda que de uma libra de pólvora e duas de chumbo, com dois alqueires de farinha que se dá ao soldado que serve de correio”.³⁸ Desse modo, segundo alegado em outro documento, seriam poupados à Real Fazenda 560 mil réis que se gastavam com o apresto de cada canoa quando se queria remeter um aviso.³⁹

Pelo menos de início, havia uma explicação adicional para o baixo custo da iniciativa. No perigoso trajeto entre a Casa Forte do Guamá e o Maracu, onde era também fácil perder-se, o soldado fazia-se acompanhar de dois índios, trocados ao longo do caminho, a quem não se não pagava nada, “pela nenhuma outra ocupação” que teriam em suas aldeias “adonde quase todo o ano descansam e tratam das suas conveniências”.⁴⁰

³⁴ AHU. Conselho Ultramarino, Pará, cx. 11, doc. 1051.

³⁵ *Idem.*

³⁶ AHU. Conselho Ultramarino, Maranhão, cx. 18, doc. 1857.

³⁷ AHU. Conselho Ultramarino, Pará, cx. 11, doc. 1051.

³⁸ *Idem.*

³⁹ AHU. Conselho Ultramarino, Maranhão, cx. 18, doc. 1857.

⁴⁰ AHU. Conselho Ultramarino, Pará, cx. 11, doc. 1051.

Em resposta à primeira comunicação de Freire, o soberano aprovou a iniciativa, com o reparo de que se pagassem soldos aos índios.⁴¹ O governador mandou registrar a resposta na Câmara de São Luís e enviou nova missiva, incluindo um roteiro do caminho, o qual, segundo ele, já percorrera três vezes, com a discriminação das distâncias entre os vários pousos. Para apurá-las, o próprio Freire teria usado um relógio, marcando uma légua a cada hora de marcha do cavalo.⁴²

O itinerário pode ser dividido em três trechos principais, correspondentes aos meios de deslocamento utilizados. De Belém, o correio seguia pelo rio Guamá, até a Casa Forte de mesmo nome, que Freire teria mandado reformar, conforme alega em seu relatório de prestação de contas.⁴³ O caminho terrestre começava nesse ponto e cruzava a selva até um lugar identificado por Freire como Ponta do Ibacá. Como se pode verificar na **Figura 2**, o trajeto se estendia a oeste daquele geralmente atribuído a Pedro Teixeira pela historiografia e do Caminho de Bragança, em um traçado mais próximo do *Pequeno Atlas* de Albernaz. A partir da Casa Forte, o governador enumerou mais vinte e três pousos, em uma distância de cerca de 65 léguas e meia, a serem cobertas em cinco dias. O terceiro e último trecho, a partir da Ponta de Ibacá, com aproximadamente 20 léguas era vencido nas águas do rio Mearim (chamado de “mar” por Freire). Com as 60 léguas percorridas no Guamá, o caminho perfazia um total de 145 léguas e meia, correspondentes a uma viagem de 15 dias. Algo bem diferente dos cerca de 70 dias que Pedro Teixeira gastara um século antes, em uma selva desconhecida, acossado por índios.

Tal prazo pode parecer exagerado para o leitor de hoje, mas não ficava nada a dever àqueles praticados no Reino, onde em 1749 D. Luís da Cunha reclamava de que os comerciantes só pudessem ter resposta em quinze dias quando se tratava das comunicações entre Lisboa e o Porto.⁴⁴ A se acreditar em Freire, era muito bom o desempenho do correio maranhense, tendo em vista os caminhos prejudicados pelas “inundações e falta de pasto” e “pela facilidade com que costumam cair das matas as [...] árvores e madeiros” nos caminhos da selva.⁴⁵ Bastante próximo dos resultados obtidos pelos correios ingleses na América do Norte na mesma época e melhor mesmo que os quinze dias que os homens de Antônio Alves da Costa, assistente do correio-mor, gastavam nas 80 léguas a separar o Rio de Janeiro de Vila Rica quando se tentou implantar um correio pelo Caminho Novo no princípio da década de 1710.⁴⁶

⁴¹ AHU. Conselho Ultramarino, Maranhão, cx. 18, doc. 1828. Carta do governador... *Op. cit.*

⁴² *Idem.*

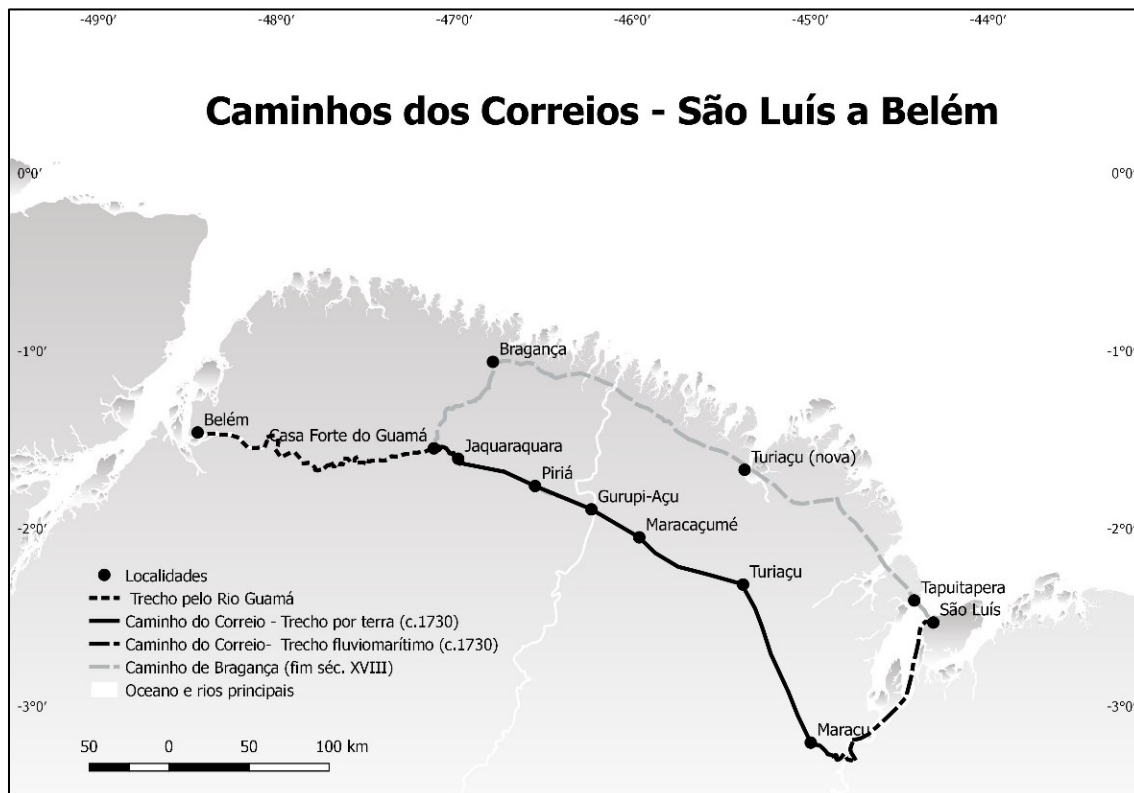
⁴³ Essa fortaleza de madeira fora erigida pouco antes, por Luís de Moura, durante o governo de João da Maia da Gama. Ver: BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das eras da Província do Pará*. Pará: Typographia de Santos, e Santos menor, 1838, p. 213.

⁴⁴ CUNHA, Luís da. Testamento político. In: *Conselhos aos governantes*. Brasília: Ed. Senado Federal, 2010, p. 628.

⁴⁵ ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos...* *Op. cit.*, p. 67.

⁴⁶ SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel...* *Op. cit.*, *passim*.

Figura 2 – Caminhos do Maranhão e Grão Pará com itinerário dos correios.



Fonte: AHU. Conselho Ultramarino, Maranhão, cx. 18, doc. 1828; ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; USP, 1988, *passim*; SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e. *Corografia Paraense, ou descrição física, histórica, e política, da província do Gram-Pará*. Bahia, Typografia do Diário, 1833, p. 252. Mapa elaborado pelo autor no software Quantum Gis.

Vários fatores dificultam sobremaneira a reconstituição do trajeto em pauta. Primeiro, existiram na região diferentes lugares com nomes iguais ou muito semelhantes. Depois, determinadas povoações mudaram de denominação ou deixaram de existir. Alguns assentamentos se deslocaram na selva. Exemplo disso foi o que aconteceu com São Francisco Xavier de Turiçu, núcleo populacional criado ainda no século XVII. Inicialmente na confluência entre os rios Turiçu e Paruá, migrou mais de uma vez, até chegar, em meados dos setecentos, às margens de um igarapé então denominado Ribeira, situado a cerca de trinta léguas do local de origem, em decorrência de ataques de índios e de um surto de varíola.⁴⁷ Por último, é preciso lembrar que os traçados dos caminhos eram bastante precários, podendo mudar durante o ano, em função do regime das chuvas e de acidentes de percurso. Assim, para resgatar parcialmente o itinerário dos correios de Freire, representado na **Figura 2**, consideraram-se inicialmente os extremos do trajeto por terra, quais sejam a Casa Forte do Guamá e o lago de Maracu. Em seguida, foram marcados os lugares cuja localização foi

⁴⁷ MARQUES, Augusto César. *Diccionario Historico-geografico da Província do Maranhão*. Maranhão: Typ. do Frias, 1870, p. 539; 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, v. 18, n. 3, p. 1213-1233, set.-dez. 2014, p. 1223-1224.

determinada com maior certeza. A representação obtida, obviamente, não tem a pretensão de resgatar o desenho exato do caminho na época, mas apenas fornecer uma indicação aproximada, a ser eventualmente aperfeiçoada em um estudo específico. O traçado não é exatamente o mesmo do *Pequeno Atlas* de Albernaz, mas muito próximo dele. Nesse, as viagens a partir de São Luís eram feitas por via fluvial até o lago de Maracu e daí seguiam por terra até Belém, depois de cruzar o rio Guamá. No trajeto registrado pelo governador, o trecho terrestre partia da boca da Ponta do Ibacá, no Mearim, até o Guamá, de onde se alcançava a capital do Pará por água.

Não foram encontradas evidências de o correio ter continuado a funcionar nos mesmos moldes propostos por Freire depois que ele deixou o governo do Estado, em 1732. Com o correr do tempo, o caminho que seguia de Ourém e passava pela vila de Bragança tornou-se o preferencial. Em maio de 1797, em uma proposta para organizar o serviço de correios na parte norte da América portuguesa – documento central para o estudo das reformas postais do final do século –, o governador do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho afirmou ter mandado não só abrir a estrada entre Ourém e Bragança, mas também deslocar algumas aldeias de índios para as margens dela, “para maior comodidade da viagem”.⁴⁸ É por esse caminho que, segundo ele, deveriam seguir os correios regulares a serem criados doravante para substituir os mensageiros extraordinários que tanto custavam à coroa. A implantação do novo sistema somente aconteceria em março do ano seguinte, mas outro documento, datado de junho de 1797, registra a viagem de um correio entre São Luís e Ourém. O documento em questão consigna os pousos e os tempos de deslocamento entre eles, a comprovar a utilização do caminho de Bragança para o trânsito de correspondências mesmo antes da oficialização das reformas.⁴⁹ Embora tanto o Maracu quanto Bragança não apareçam na lista, o que poderia gerar dúvidas sobre o itinerário, o povoado conhecido como Turiagu permite dirimi-las, pois naquele momento já se mudara para mais perto da atual cidade com esse mesmo nome, na atual estrada de Bragança.

Esse é o caminho cujo uso persistiria no século XIX. Mais de três décadas depois da manifestação de Coutinho, em 1833, Cerqueira e Silva deixou registrado que “por ele [o rio Guamá] seguem os correios para Maranhão, chamando-se esta estrada de terra”.⁵⁰ A que acrescenta, ao referir-se à vila de Ourém: “Aqui é escala dos correios de terra para Maranhão, tomando-se a estrada que dela segue pelo rumo de E.4.S.E. ao Turiagu, tendo de atravessar-se os rios Piriá, Gurupi e Redondo”. Ou seja, basicamente, o mesmo caminho proposto por Coutinho, a comprovar que fora abandonada a opção de Freire na primeira metade do século anterior.

⁴⁸ AHU. Conselho Ultramarino, Pará, cx. 109, doc. 8578. Ofício (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo um plano para o estabelecimento de um correio marítimo para as correspondências de Portugal com as suas Colônias da parte Setentrional do Brasil.

⁴⁹ Arquivo Público do Estado Do Pará, cód. 345, doc. 79. *Apud*: RICCI, Magda; SOUZA, Sueny Diana Oliveira de. *Distantes de todos...* *Op. cit.*, p. 1227-1228.

⁵⁰ SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e. *Corografia Paraense...* *Op. cit.*, p. 252.

A reforma postal de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datada de fevereiro e março de 1798 é geralmente considerada pela historiografia como o marco inicial da organização dos serviços postais nos domínios ultramarinos, quando foram atribuídas às Juntas da Fazenda e governadores das capitanias responsabilidades sobre o funcionamento do sistema de distribuição de cartas no interior do Brasil. Todavia, essas antigas referências a correios demonstram a persistência de tentativas de comunicação através da selva, fosse em continuidade ao projeto de Freire, fosse como resultado de outras iniciativas. Memórias dessa realidade emergem da bibliografia, geralmente imprecisas. César Marques, por exemplo, sem citar a origem da informação, em um trecho que parece misturar vários estratos temporais diferentes, escreveu em 1870 que, depois do extermínio de um grupo de índios acontecido em 1679, “ainda continuou o Turiaçu a ser uma missão e ponto militar destinado a facilitar a comunicação por terra entre o Maranhão e o Pará, desembaraçando a estrada chamada dos Correios, que por ali passava”.⁵¹

Considerações finais

A despeito de outros mensageiros terem corrido entre São Luís e Belém no período colonial, não sabemos até quando o sistema implantado por Freire possa ter continuado. A iniciativa, afinal, pode ter sido um projeto malogrado, enaltecido por um funcionário em busca de lustrar sua carreira. Entretanto, apesar disso, a história não deixa de ser significativa.

Há sinais de que o caso foi tratado sem grandes delongas em Lisboa. O intervalo entre as duas cartas (4 de outubro de 1729 e 16 de maio de 1730) de Freire é de pouco mais de sete meses. A resposta do soberano foi emitida em 8 de janeiro de 1730, conforme original sob guarda na Biblioteca e Arquivo Público do Pará.⁵² Haja vista os tempos necessários para a discussão do assunto, para a tramitação dos papéis em Lisboa e para a navegação entre aquela cidade e São Luís (naquela época, em torno de cinco semanas, fora as paradas dos navios nos portos), a reação da coroa à primeira comunicação do governador foi relativamente célere.⁵³

Por outro lado, pouco mais de cinco meses depois da primeira carta de Freire ao rei e menos de um mês antes da resposta do soberano, o Conselho Ultramarino recomendava ao monarca escrever aos governadores do Brasil para se proibirem os correios por terra.⁵⁴ A ordem régia nesse sentido, emitida em 26 de abril de 1730, determinava que

⁵¹ MARQUES, Augusto César. *Diccionario Historico- geográfico... Op. cit.*, p. 538.

⁵² CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973, vol. 2, p. 387.

⁵³ Com relação a esse tempo de viagem, baseio-me em: RUSSELL-WOOD, A. J. R. *O império português. 1415-1808: o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016, p. 66.

⁵⁴ AHU. Conselho Ultramarino, Brasil Geral, cx. 5, doc. 436. Despacho do Conselho Ultramarino ordenando que se escreva ao vice-rei do Brasil e aos governadores das capitanias de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e capitães-mores da Paraíba, Rio Grande [do Norte], Ceará e Espírito Santo, para que se estabelecessem correios por terra, que não pertenceriam ao correio-mor do Reino.

não consintais que se estabeleçam correios por terra nesta capitania, porque este estabelecimento não pertence ao correio-mor do Reino e das cartas do mar, porquanto eu hei de dispor dele como entender ser mais conveniente ao meu serviço e bem de meus vassallos.⁵⁵

A proximidade entre os informes de Freire e a emissão dessa ordem, cujos papéis transitaram quase concomitantemente, pode ser indício de que os dois processos decisórios tenham se cruzado. É apenas uma hipótese, mas, naquele momento, boa parte das monarquias europeias havia se reapossado dos serviços postais vendidos a particulares ou concedidos como mercê no passado. Por outro lado, enquanto no reino, com base em um sólido arcabouço jurídico, o monopólio se mantinha como patrimônio do correio-mor, Antônio Alves da Costa, preposto dos Matas, até recentemente ainda lutava na justiça para tentar implantar seus serviços na região mineira.⁵⁶ Nesse quadro, o experimento maranhense acenava com a viabilidade de uma solução logística para as chamadas "cartas da terra" sob condução direta de oficiais da coroa, a molde do que acontecia em outras monarquias.

Curiosamente, o assunto somente ressurgiu anos depois, em mais de uma ocasião. Em 1740, o conde das Galveias, vice-rei do Brasil, foi consultado sobre a viabilidade de criação de correios pagos sob o comando da coroa. Na resposta, disse

que julgava impraticável este estabelecimento, por ser a correspondência e carteio de todas as capitanias e mais portos, que então eram subordinados a esta, por mar e com muita frequência e porque ainda que a comunicação por terra era muito frequentada para a condução dos gados e transporte de fazendas e negros, os mesmos condutores serviam de correios, sem o desembolso de se pagar os portes das cartas que seriam de muito valor, atendendo às grandes distâncias deste vastíssimo continente.⁵⁷

Ao afirmar ser inviável a proposta não só porque no estado do Brasil a troca de correspondências se fazia preferencialmente por mar, mas porque havia um trânsito de negociantes e boiadeiros suficientemente estruturado para suportar gratuitamente o ir e vir das cartas, Galveias menciona condições inexistentes ou problemáticas no Maranhão uma década antes. Os posicionamentos dele e de Freire parecem resumir o que foi a história da malha de comunicação escrita na América portuguesa até um momento avançado do século XVIII, marcada por variações locais e situacionais. De um lado, o aproveitamento de estruturas constituídas com outras finalidades, quando essas existiam e podiam atender as demandas dos diversos agentes. De outro, na falta dessas facilidades ou quando havia necessidade de ligações mais rápidas, a solução era lançar mão de mensageiros extraordinários ou mesmo, em alguns casos muito específicos da governação, constituir linhas de correio, como a estudada neste caso.

⁵⁵ AHU. Conselho Ultramarino, Minas Gerais, cx. 18, doc. 1475. Carta de D. Lourenço de Almeida, governador de Minas, para o Rei, informando não haver correio estabelecido por terra na capitania de Minas e que o não instituiria sem autorização expressa do monarca. 16 de junho de 1731. Grifos meus.

⁵⁶ SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel... Op. cit.*, p. 356-361.

⁵⁷ A resposta do conde das Galveias está transcrita em: Ofício do governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual informa acerca da maneira de estabelecer o serviço do correio da capitania da Bahia com o reino e os outros domínios ultramarinos. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, ano 1912, v. XXXIV, 1914, p. 475.

Depois, em dezembro de 1746, sem razões conhecidas, o rei reforçou a proibição ao correio-mor.⁵⁸ Esses episódios sinalizam que, diante de hesitações das autoridades metropolitanas, as discussões sobre a comunicação escrita nas conquistas ressurgiam de quando em quando, ou porque algum oficial trazia o assunto à baila, ou porque os Matas voltavam a reivindicar possíveis direitos sobre as entregas de cartas naqueles domínios.

O fato é que o correio-mor não logrou estender seu monopólio ao interior americano. As poucas tentativas documentadas de criação de linhas postais regulares antes das reformas do final do século seriam conduzidas por governadores, a molde da solução pioneira de Freire. Esses foram os casos, nos anos 1770, dos sistemas postais de Gonçalo Botelho de Castro, no Piauí, e do morgado de Mateus, em São Paulo, voltados precipuamente para a condução de correspondências do governo, ainda que permitissem o tráfego gratuito de cartas particulares.⁵⁹

Muito há a ser descoberto e revisto sobre os aspectos materiais da comunicação escrita nas conquistas americanas durante o Antigo Regime português, seja entre os órgãos de vários níveis da administração ultramarina, seja entre os vassallos. Mais que um vazio documental, parece haver ainda uma carência de pesquisas nesse campo. As evidências apontam, nesse aspecto, para um quadro multifacetado, cuja compreensão, sem perder de vista um panorama mais amplo, pode evoluir diante do estudo de passagens específicas, como a dessa tentativa de criação de um correio regular através da selva amazônica quando mal havia caminhos para torná-la viável.

⁵⁸ SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel... Op. cit.*, p. 363-365.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 378-381.

Referências

Fontes

Fontes Manuscritas

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU)

Conselho Ultramarino, Brasil Geral, cx. 5, doc. 436. Despacho do Conselho Ultramarino ordenando que se escreva ao vice-rei do Brasil e aos governadores das capitanias de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e capitães-mores da Paraíba, Rio Grande [do Norte], Ceará e Espírito Santo, para que se estabelecessem correios por terra, que não pertenceriam ao correio-mor do Reino.

Conselho Ultramarino, Maranhão, cx. 18, doc. 1857. Relatório do ex-governador Alexandre de Sousa Freire ao rei D. João V, sobre o seu governo no Estado do Maranhão e das perseguições de que foi vítima.

Conselho Ultramarino, Minas Gerais, cx. 18, doc. 1475. Carta de D. Lourenço de Almeida, governador de Minas, para o Rei, informando não haver correio estabelecido por terra na capitania de Minas e que o não instituiria sem autorização expressa do monarca. 16 de junho de 1731.

Conselho Ultramarino, Pará, cx. 11, doc. 1051. Carta do [governador e capitão-general do Estado do Maranhão], Alexandre de Sousa Freire, para o rei [D. João V], sobre o estabelecimento de um correio mensal, feito por terra, a fim de obviar as grandes distâncias e demoras nas comunicações entre as cidades de São Luís do Maranhão e de Santa Maria de Belém do Grão-Pará. 4 de outubro de 1729.

AHU. Conselho Ultramarino, Pará, cx. 109, doc. 8578. Ofício (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo um plano para o estabelecimento de um correio marítimo para as correspondências de Portugal com as suas Colônias da parte Setentrional do Brasil.

Fontes Impressas

BASTOS, Manoel José d'Oliveira. Roteiro das capitanias do Pará, Maranhão, Piauí, Pernambuco e Bahia pelos seus caminhos e rios centrais. *Revista Trimensal de Historia e Geographia ou Jornal do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*, t. VIII, 1º trim. 1846. 2ª ed. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, 1867, p. 527-539.

RIBEIRO, Francisco de Paula. Roteiro da viagem que fez o Capitão Francisco de Paula Ribeiro ás fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goyaz no anno de 1815 em serviço de S. M. Fidelissima. *Revista Trimensal de Historia e Geographia do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, IHGB, t. X, p. 5-80, 1º trim. 1848.

Ofício do governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual informa acerca da maneira de estabelecer o serviço do correio da capitania da Bahia com o reino e os outros domínios ultramarinos. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, ano 1912, v. XXXIV, 1914, p. 475.

Bibliografia

- ALCÁZAR, Cayetano. *Historia del correo em América*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920.
- ALGRANTI, Leila Mezan; MEGIANI, Ana Paula (orgs.). *O império por escrito: formas de transmissão da cultura letrada do mundo ibérico, sécs. XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2009.
- ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de (org.). *Diálogos com o império: câmaras ultramarinas e comunicação política na monarquia pluri continental portuguesa (séculos XVII e XVIII)*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2019.
- ARANEDA RIQUELME, José. Una correspondência mensual, semanaria y a todas horas: correo y espacioenelimperioespañol durante las reformas borbónicas, siglo XVIII. In: *Seminário SimónCollier 2014*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2015.
- BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das eras da Província do Pará*. Pará: Typographia de Santos, e Santos menor, 1838.
- BEHRINGER, Wolfgang. Communications Revolutions: a historiographical concept. *German History*, The German History Society, Sheffield, v. 24, n. 3, 2006.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Alameda, 2007.
- BELOTTO, Manoel Lelo. *Correio marítimo hispano-americano: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis, SP: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis, 1971.
- BURGESS, Samuel M. Early American Postal History. *Records of the Columbia Historical Society*, Washington, v. 50, 1948-1950.
- CAPLAN, Jay. *Postal culture in Europe – 1500-1800*. Oxford: Oxford University Press; Voltaire Foundation, 2015.
- CONCEIÇÃO, Adriana Angelita da. *A prática epistolar moderna e as cartas do vice-rei d. Luís de Almeida, o marquês do Lavradio – sentir, escrever e governar (1768-1779)*. São Paulo: Alameda, 2013.
- CRUZ, Ernesto. *História de Belém*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973.
- CRUZ, Ernesto. *História do Pará*. Belém: Universidade do Pará, 1963.
- CUNHA, Luís da. Testamento político. In: *Conselhos aos governantes*. Brasília: Ed. Senado Federal, 2010.
- CURVELO, Arthur Almeida Santos de Carvalho. *Governar Pernambuco e as "capitanias anexas": o perfil de recrutamento, comunicação política e as jurisdições dos governadores da capitania de Pernambuco (c. 1654 - c. 1756)*. 2019. Tese (Doutorado em História) – Programa Interuniversitário de Doutorado em História, Lisboa.
- DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, 1775-1778*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970.
- FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno Gonçalo (orgs.). *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.
- GARAY UNIBASO, Francisco. *Correos marítimos españoles*. Bilbao: Mensajero, 1987.
- GARCIA, Rodolfo. *Ensaio sobre a história política e administrativa do Brasil: 1500-1810*. Rio de Janeiro; Brasília: José Olympio; INL, 1975 [1953].

- GUAPINDAIA, Mayra Calandrini. *O controle do fluxo das cartas e as reformas de correio na América portuguesa (1796-1821)*. 2019. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Sociais, Lisboa.
- HARRISON, Jane E. *The Intercourse of Letters: Transatlantic Correspondence in Early Canada, 1640-1812*. 2000. Tese (Ph. D.) – University of Toronto, Toronto.
- HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político. Portugal – séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994.
- INNIS, Harold A. *Empire and communications*. Toronto: Dundurn Press, 2007.
- MARQUES, Augusto César. *Diccionario Historico-geográfico da Província do Maranhão*. Maranhão: Typ. do Frias, 1870.
- MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*. [Rio de Janeiro]: DASP - Serviço de Documentação, 1960.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- 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, v. 18, n. 3, p. 1213-1233, set.-dez. 2014.
- RIZZINI, Carlos. *O livro, o jornal e a tipografia no Brasil, 1500-1822: com um breve estudo geral sobre a informação*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1988.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. *O império português. 1415-1808: o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016.
- SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c. 1650 - c. 1730)*. 2018. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Brasília, Brasília.
- SANTOS, Fabiano Vilaça dos. Redes de poder e governo das conquistas: as estratégias de promoção social de Alexandre de Sousa Freire (c. 1670-1740). *Tempo*, Niterói (RJ), v. 22, n. 39, p. 31-50, 2016.
- SARAGOÇA, Lucinda. *Da "Feliz Lusitânia" aos confins da Amazônia (1615-62)*. Lisboa; Santarém: Cosmos; Câmara Municipal de Santarém, 2000.
- SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: Stanford University, 2014.
- SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e. *Corografia Paraense, ou descripção física, historica, e politica, da província do Gram-Pará*. Bahia: Typografia do Diario, 1833.
- SOBRAL NETO, Margarida (coord.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.
- STEELE, Ian K. *The English Atlantic, 1675-1740: an Exploration of Communication and Community*. New York; Oxford: Oxford University, 1986.
- VIEIRA, Antônio. *Cartas do Brasil*. Organização e introdução de João Adolfo Hansen. São Paulo: Hedra, 2003.
- VIEIRA, Antônio. *Obra completa*. Tomo I, Vol. II. São Paulo: Loyola, 2014.
- VIEIRA, Antônio. *Obra completa*. Tomo IV, Vol. III. São Paulo: Loyola, 2016.
- VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão: 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954.