

**INTEGRANDO FRONTEIRAS:
MOBILIDADE E DEFESA ENTRE O ESTADO DO GRÃO-PARÁ E A CAPITANIA
DE MATO GROSSO (1759-1772)**

**INTEGRATING BORDERS:
MOBILITY AND DEFENSE BETWEEN THE STATE OF GRÃO-PARÁ AND
CAPTAINCY OF MATO GROSSO (1759-1772)**

**INTEGRANDO FRONTERAS:
MOVILIDAD Y DEFENSA ENTRE EL ESTADO DE GRÃO-PARÁ Y LA
CAPITANÍA DE MATO GROSSO (1759-1772)**

Otávio Vitor Vieira Ribeiro¹

Resumo

Na Amazônia Portuguesa, os rios constituíram-se nas únicas estradas disponíveis para o deslocamento regional. As canoas de transporte confeccionadas e conduzidas pelos povos indígenas eram o suporte material empregado na comunicação entre as suas fronteiras. O vencimento dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé articulou o trânsito de governadores e de tropas entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso. Sendo assim, este artigo parte do circuito interno da comunicação política dos governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso, para discutir o papel desempenhado pelos povos indígenas na mobilidade destes oficiais e no trânsito de tropas entre as suas repartições, de 1759 a 1772.

Palavras-chave: Fronteiras; Mobilidade; Defesa; Comunicação política.

Abstract

In the Portuguese Amazon, rivers were the only roads available for regional displacement. Transport canoes made and conducted by indigenous peoples were the material support used in the communication between their borders. The transport through the Madeira, Mamoré and Guaporé rivers articulated the transit of governors and troops between the State of Grão-Pará and the captaincy of Mato Grosso. Therefore, this article is part of the internal circuit of the political communication of governors and captains-general of the State of Grão-Pará and the captaincy of Mato Grosso to discuss the role played by indigenous peoples in the mobility of these and the flow of troops between their offices from 1759 to 1772.

Keywords: Borders; Mobility; Defense; Political communication.

Resumen

En la Amazonia Portuguesa, los ríos eran las únicas vías disponibles para el desplazamiento en la región. Las canoas de transporte fabricadas y conducidas por los pueblos indígenas, eran el material de apoyo utilizado para comunicarse entre sus fronteras. El vencimiento de los ríos Madeira, Mamoré y Guaporé articuló el tránsito de los gobernadores y de las tropas entre el Estado de Grão-Pará y la capitania de Mato Grosso. Por lo tanto, este artículo parte del circuito interno de la comunicación política de los gobernadores y capitanes generales del Estado de Grão-Pará y de la capitania de Mato Grosso, para discutir el papel desempeñado

¹ Licenciado em História (UFPA, 2019) e Mestre em História Política (UERJ, 2022). Doutorando no Programa de Pós-graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (PPGH/UERJ). E-mail: otaviovieira_16@hotmail.com

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

por los pueblos indígenas en la movilidad de estos oficiales y en el flujo de las tropas, entre sus reparticiones, en el período de 1759 a 1772.

Palabras claves: Fronteras; Movilidad; Defensa; Comunicación política.

INTRODUÇÃO

Durante a segunda metade do século XVIII, a Amazônia portuguesa² tornou-se um espaço de disputas geopolíticas entre os impérios ibéricos na América. A demarcação das fronteiras entre os seus domínios, previsto na assinatura do Tratado de Madri (1750), sistematizou a implementação de políticas de conquista articuladas pelos circuitos da comunicação política dos governadores e capitães-gerais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso (RIBEIRO, 2022).

O Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso compartilhavam a condição de fronteira com os domínios de outras monarquias europeias (França, Países Baixos e Espanha) mas estavam subordinados às jurisdições distintas no quadro geral da administração da América portuguesa. A capitania-geral do Grão-Pará (1616) situava-se na baía de Guajará (rios Guamá, Acará e Moju). Ao Norte, limitava-se com as terras do Cabo Norte³ (rio Araguari), a Guiana Francesa (rio Oiapoque) e a Guiana Holandesa (rio Branco); ao Sul com a capitania de Mato Grosso (rios Madeira, Mamoré e Guaporé); a Oeste com a capitania de São José do Rio Negro (rio Negro) e a Província de Maynas (rio Javari); e a Leste, com a capitania do Maranhão (rio Itapecuru) (RIBEIRO, 2022, p. 23).

Desde a sua fundação, a capitania-geral do Grão-Pará manteve-se como uma unidade administrativa independente do Estado do Brasil e diretamente subordinada à Lisboa. Durante a vigência do Estado do Maranhão e Grão-Pará (1621-1751), com sede na cidade de São Luís, os governadores da capitania-geral do Grão-Pará mantiveram-se subordinados à jurisdição dos governadores e capitães-gerais da capitania do Maranhão. Com a criação do Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1772/1774), a transferência da sede da cidade de São Luís para a de Belém e o acréscimo da patente de capitão-general aos seus governadores, a capitania-geral do Grão-Pará se torna a “cabeça” do governo na Amazônia portuguesa, tendo os governadores das capitanias de São José do Rio Negro (1755), do Maranhão (1615) e do Piauí (criada em 1718 e reestruturada em 1758) como seus subalternos ou subordinados (SANTOS, 2010, p. 76-77).

A capitania de Mato Grosso (1748) situava-se no centro da América portuguesa e era entrecortada pelos rios Paraguai e Guaporé. Ao Norte, confinava com as capitanias do Grão-Pará e de São José do Rio Negro (rios Madeira, Mamoré e Guaporé); ao Sul com a capitania de São Paulo (rio Paraguai); a Oeste com as missões jesuíticas espanholas de Mojós (rio Guaporé) e Chiquitos (rio Paraguai) e a Província do Paraguai (rio

² Por Amazônia portuguesa, compreendemos a porção territorial formada pelos atuais estados do Maranhão, Pará, Amapá, Amazonas, Acre, Roraima e Rondônia.

³ Atual estado do Amapá.

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

Paraguai); e a Leste com a capitania de Goiás (caminhos de terra) (JESUS, 2011, p. 18; MARQUES, 2011, p. 88-89).

A sua unidade administrativa contava com dois distritos ou termos: Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá (1727), no rio Paraguai, e Vila Bela da Santíssima Trindade (1752), no rio Guaporé, sendo esta última, a sua capital. Constituídas como “polos de poder”, cada distrito manteve conexões comerciais distintas, sendo estas, orientadas para o extremo Norte (Vila Bela da Santíssima Trindade e Belém) e para o litoral (Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá, São Paulo e Rio de Janeiro) da América portuguesa. Desde sua criação, os governadores e capitães-generais da capitania de Mato Grosso estiveram subordinados à jurisdição dos governadores e capitães-generais da capitania do Rio de Janeiro (JESUS, 2012b, p. 105; RIBEIRO, 2010, p. 93-95).

A redução indígena e a navegação pela bacia amazônica estruturaram a comunicação entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso. Os indígenas constituíam a força motriz de consolidação das fronteiras lusitanas, haja vista serem a mão de obra majoritária empregada na produção agrícola, na confecção e condução das canoas de transporte, na mobilidade local, no provimento de tropas e no extrativismo das especiarias florestais, conhecidas como drogas do sertão⁴. Diante disso, assegurar a posse territorial garantiria a concretização das pretensões geopolíticas lusas entre as fronteiras Norte e Oeste da América: efetivar a sua integração aos circuitos mercantis do Império português (RIBEIRO, 2022, p. 94-95).

Sendo assim, partimos do circuito interno da comunicação política dos governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso para discutir o papel desempenhado pelos povos indígenas na mobilidade destes oficiais e no trânsito de tropas entre as suas repartições administrativas, de 1759 a 1772. Para a sua concretização, mobilizaremos dois conceitos interrelacionados para a construção de nossas análises: comunicação política e fronteira.

A comunicação política compreende um “sistema de informação como via de concretização da administração colonial imposta pela diversidade geográfica de espaços distintos entre si e distantes do Centro português” (GUAPINDAIA, 2019, p. 12-15). No Império português, a comunicação política apresentava dois circuitos formais: interno e transoceânico. O circuito interno, o qual iremos abordar aqui, é definido pelo fluxo das informações trocadas entre os oficiais ultramarinos no âmbito das suas jurisdições administrativas. Por sua vez, o circuito transoceânico resulta da comunicação expedida por estes oficiais com os “principais organismos da administração central da monarquia portuguesa encarregados do governo das conquistas” (CURVELO, 2019, p. 38-39).

⁴ Produtos extraídos da floresta amazônica pelas populações indígenas. O valor de mercado dos gêneros florestais no mercado consumidor europeu era expressivo e envolvia a composição de uma extensa e diversificada rede de negociantes em ambos os lados do Atlântico. As especiarias eram variadas, sendo constituídas por raízes, resinas, folhas e óleos de origem vegetal com distintas aplicações comerciais: medicina, alimentação, tinturaria, cordoaria, construção naval etc. Entre os mais apreciados, encontravam-se: baunilha, breu, cacau, canela-do-mato, castanha-do-Pará, cravo (fino ou grosso), madeiras, óleos vegetais (andiropa, copaíba, cumaru, umeri), piaçaba, puxuri, gengibre, anil, salsaparrilha e urucum (MATOS, 2019; POMPEU, 2020, p. 306-307).

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

A circularidade da informação entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso permitiu a construção de um espaço de interações políticas entre os distintos agentes da conquista (autoridades coloniais, indígenas, moradores, diretores de povoações civis, militares etc.) e o meio ambiente (rios e floresta), expressa em “atos, palavras e atitudes” que concorreram para a reelaboração, a consolidação e a integração entre as fronteiras Norte e Oeste da América portuguesa durante a segunda metade do século XVIII (HERZOG, 2019, p. 9-10).

A documentação compulsada é composta por cartas de ofício, ou seja, correspondências que apresentam uma “estrutura textual formal, direta e mais rígida”, própria à reprodução da cultura política de Antigo Regime portuguesa moderna, nas quais, são tratadas questões relativas à administração das conquistas pelos governadores, sendo tanto ativas, quanto passivas (CONCEIÇÃO, 2015, p. 151; BOSCHI, 2020, p. 184-185; MENDES, 2018, p. 71-75). O epistolário dos governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso nos permite entrever o cotidiano da conquista na Amazônia portuguesa, ao serem destacadas as estratégias, as disputas e os conflitos vivenciados com outros agentes da expansão colonial – diretores de povoações civis, chefias indígenas, colonos, missionários, militares etc. - pelo acesso a mão de obra indígena e às canoas de transporte, por meio dos quais, concretizou-se a mobilidade regional e o transporte de tropas entre as fronteiras Norte e Oeste da América portuguesa.

As cartas são manuscritas e encontram-se digitalizadas para consulta no Arquivo Público do Estado do Pará (APEP), em 12 códices depositados no fundo Correspondência de Diversos com o Governo. As missivas foram organizadas em um banco de dados, a partir da identificação do códice em que estão depositadas e suas datas limites; o número ou fôlio do documento; o local de sua redação; a sua data de escrita; o seu remetente; e o seu destinatário.

O texto está estruturado em três seções. Na primeira apresentamos as dinâmicas de navegação pela rota Madeira-Mamoré-Guaporé, por onde se dava a comunicação fluvial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso. Na segunda tratamos da mobilidade dos seus governadores e capitães-generais. Por conseguinte, na terceira são discutidas as estratégias de sobrevivência empregadas pelas populações indígenas para contornar o recrutamento militar compulsório promovido pelos governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso.

A ROTA MADEIRA-MAMORÉ-GUAPORÉ

A comunicação fluvial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso se dava por meio da rota Madeira-Mamoré-Guaporé. O rio Madeira se situa na margem direita do rio Amazonas, sendo o mais longo afluente da bacia amazônica. A sua nascente está localizada na Cordilheira Andina e a sua formação se dá com a união dos rios Madre de Dios e Beni, cujas nascentes se situam nos atuais territórios do Peru e da Bolívia, respectivamente. O rio Mamoré nasce na serra de Cochabamba (atual Bolívia) e se comunica com o

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

rio Guaporé. Por sua vez, o rio Guaporé nasce na serra dos Parecis (atual estado de Mato Grosso) (MELO, 2021, p. 68).

Esta rota foi constituída por meio de expedições realizadas por sertanistas, negociantes e particulares que comercializavam mercadorias, bens e gêneros entre o Grão-Pará e o Mato Grosso. A sua navegação foi proibida pela Coroa portuguesa com a publicação do decreto régio de 1733, devido ao risco de despovoamento dos aldeamentos indígenas no Estado do Grão-Pará e os descaminhos do ouro das minas de Cuiabá. A Provisão régia de 14 de novembro de 1752 revogou o decreto régio de 1733, restringindo a comunicação comercial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso pela rota das monções do norte até fins do século XVIII. A Coroa portuguesa buscava efetivar a posse e a defesa da fronteira Oeste da América portuguesa com os domínios de Espanha (SANTOS, 2008, p. 20-22; ALMEIDA, 2009, p. 215-219).

As viagens pelas monções do norte eram logisticamente dispendiosas, pois, demandavam o investimento de capital no aprovisionamento das canoas de transporte (alimentos, armas, militares, índios, mercadorias etc.). Uma expedição de ida e de volta entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso poderia levar até 2 anos para ser concluída. A navegação fluvial era condicionada pelo ritmo das cheias e das secas dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé; o risco de contração de doenças pelos tripulantes das embarcações; o curso indígena (Mura e Munduruku no rio Madeira e Paiaguá, Kayapó e Guaykuru no rio Guaporé) e a disponibilidade de canoas de transporte (DORADO RODRIGUES, 2008, p. 81; RIBEIRO, 2021, p. 104-105).

Elias Ferreira e Décio Guzman ressaltam o papel preponderante desempenhado pelos povos indígenas na consolidação dos circuitos fluviais na Amazônia portuguesa. Os indígenas atuavam em todas as etapas das jornadas, desde a internação na floresta para a extração de madeira empregada na confecção das embarcações até a coordenação dos seus remos pelos rios. Os índios mobilizavam um repertório multicultural para concretizar a fabricação das canoas de transporte (localização, seleção, corte e tratamento da madeira das árvores) nas povoações civis. Estes saberes eram fruto da sua interação secular com o meio ambiente, das experiências acumuladas na atividade de coleta das drogas do sertão e do contato estabelecido com os povos europeus entre os séculos XVII e XVIII (FERREIRA, 2016, p. 102-107; GUZMAN, 2017, p. 67-68).

As canoas de transporte constituíam-se no suporte material empregado na mobilidade regional. A sua condução pelos rios era realizada por índios remeiros e pilotos. Os índios remeiros empregavam a força bruta para impulsioná-las pelos rios e os pilotos, também conhecidos localmente como *jacumaúbas*, às guiavam pelos caminhos mais seguros, a partir dos saberes que detinham sobre a hidrografia amazônica (FERREIRA; VIANA, 2021, p. 3-7; DELSON; MENG, 1995, p. 176-180).

A efetivação da integração política e administrativa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso articulou-se pela circularidade das correspondências oficiais trocadas entre os seus governadores e capitães-generais. O seu trânsito pela rota das monções do norte concretizou a mobilidade das autoridades coloniais para a tomada de posse de seus cargos no governo das conquistas e o trânsito de tropas destacadas para a defesa de suas fronteiras.

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

MOBILIDADE

De acordo com Daniel Belik, a mobilidade é “parte integrante da vida dos povos indígenas” da América. A itinerância fluvial é marcada por trocas, experiências e contatos que são tecidos durante o vencimento das cheias e das secas dos rios. Essa dinamicidade orientou a conquista da Amazônia portuguesa, ao servir de base para a confecção de mapas, o traçado de acordos diplomáticos, o desenvolvimento de campanhas militares, de expedições aos sertões, e fundamentalmente, o deslocamento de governadores entre capitanias durante os séculos XVII e XVIII (BELIK, 2019, p. 134-138).

No Império português, a nomeação de governadores ultramarinos era faculdade privativa da monarquia lusa e se dava com o provimento de oficiais oriundos de famílias tituladas do Reino de Portugal com destacada formação/atuação na carreira das armas, mas sem vivência administrativa no Real Serviço (CURVELO, 2019, p. 59-60; MONTEIRO, 2005, p. 103-105). A tomada de posse do cargo no ultramar demandava o enfrentamento de longas viagens que associavam a navegação oceânica e fluvial e a travessia de caminhos de terra, por meio dos quais, se comunicavam o Reino e o ultramar, bem como as capitanias no interior da América portuguesa (GUAPINDAIA, 2019; SALVINO, 2020).

A inserção em redes com os governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará foi imprescindível para que os oficiais nomeados e egressos da administração da capitania de Mato Grosso tomassem posse de seus cargos, tanto nesta capitania quanto em outras do Estado do Brasil, durante a segunda metade do século XVIII. Estas redes viabilizavam o apoio logístico necessário à concretização de suas jornadas pelas monções do norte e os caminhos de terra, através do fornecimento de índios remeiros e de pilotos para a condução das canoas de transporte, de cavalos para a travessia terrestre, de provisões para a subsistência das suas comitivas e de militares para a sua defesa.

Exemplar neste sentido, foi a longa viagem realizada por D. Antônio Rolim de Moura (1751-1763) para a capitania da Bahia, governo para o qual foi nomeado em 1763 (Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos, caixa 18, d. 1595), mas só veio a tomar posse em 1765, após o fim de sua administração na capitania de Mato Grosso (Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia-Avulsos, caixa 151, d. 11535; caixa 155, d. 11831). A viagem foi articulada pela navegação fluvial entre Vila Bela da Santíssima Trindade e Belém, através da navegação pela rota das monções do norte e da travessia das estradas de terra entre São Luís e Oeiras, capitais das capitanias do Maranhão e do Piauí, respectivamente.

Ao chegar a Belém, D. Antônio seguiu de canoa para a vila de Bragança (Estado do Grão-Pará); de lá, prosseguiu para a capitania do Maranhão navegando pelos rios Maracassumé, Turiassú, Paraná e Mearim. Ao desembarcar em Oeiras, fez uma pausa “porque o caminho nem se tinha água, nem pastos, e os cavalos assim meus, como de todas estas fazendas se achavam incapazes de dar um passo”. Em condições ideais, Rolim de Moura chegaria a Salvador após 10 a 12 dias de viagem, no entanto, as condições de trânsito pelas estradas de terra não lhe eram favoráveis, haja vista estarem as “águas ainda tarde”, e com isto, “já tudo se vai pondo em

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

termos de poder continuar a jornada” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, fls. 199, 217, 232; Códice 146, d. 78 e Códice 127, d. 8).

As condições ambientais eram um importante vetor de consecução das jornadas pelas monções do norte e a passagem pelas estradas de terra. A periodicidade das chuvas e os regimes das cheias e das secas dos rios condicionavam o ritmo das viagens ao imporem atrasos, avanços e recuos no trânsito dos governadores e capitães-generais da capitania de Mato Grosso. Diante disso, estes oficiais contavam com a fortuna das circunstâncias e recorriam aos saberes indígenas para estimar os melhores períodos do ano para realizarem as suas viagens. Se a disponibilidade de mão de obra indígena e de canoas de transporte não garantia o bom termo das jornadas, a falta de ambos os suportes inviabilizava tanto a integração quanto os possíveis negócios a serem constituídos entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso.

Em correspondência enviada ao governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará, Fernando da Costa de Ataíde Teive (1763-1772), D. Antônio Rolim de Moura solicitou o seu apoio para que lhe concedesse canoas e índios para que o seu sucessor no governo de Mato Grosso, João Pedro da Câmara (1765-1768), pudesse seguir viagem de Vila Bela da Santíssima Trindade para a vila de Borba, a nova (capitania de São José do Rio Negro), situada no rio Madeira. Rolim de Moura pedia ao seu interlocutor para que fizesse uso da sua “bondade” e pedisse ao “Comam.^{de} [diretor] da dita Vila” [capitão Domingos Franco] que “lhe dê os ditos índios, se isso não for contra as Ordens de V. Ex.^a ou tiver outro algum inconveniente que eu ignoro” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 17, d. 38).

A vila de Borba, a nova desempenhava uma dupla função na comunicação fluvial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso: comercial e militar. A sua localização estratégica assegurava a defesa da capitania de São José do Rio Negro contra possíveis campanhas militares espanholas e o curso de povos indígenas opositores à expansão portuguesa no alto rio Madeira (SANTOS, 2012, p. 257-258).

O fornecimento de índios para o Real Serviço se manteve como uma pauta de intensas disputas entre os diretores de povoações civis e a administração colonial na Amazônia portuguesa setecentista. Os diretores de povoações civis eram agentes laicos responsáveis por promover a tutela, a civilização e a regulação da distribuição da mão de obra indígena (COELHO; MELO, 2021, p. 134-137; SAMPAIO, 2011, p. 166-169). A concessão de índios poderia gerar baixas na produtividade das lavouras, no andamento de obras e a desarticulação de redes comerciais compostas por chefias indígenas, diretores, militares, moradores e missionários envolvidos em expedições de coleta de drogas do sertão. Esses conflitos redimensionaram o acesso à mão de obra indígena e as jornadas dos governadores e capitães-generais da capitania de Mato Grosso pelas monções do norte (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 100, d. 63; Códice 111, d. 68; Códice 156, d. 53, 71).

Diante disso, restou ao governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso, João Pedro da Câmara recorrer às instâncias superiores para conseguir índios e canoas para o seu traslado para a vila de Borba, a nova. Para tanto, solicitou a Fernando da Costa de Ataíde Teive que intermediasse junto ao Secretário

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1760-1769), a concessão de um auxílio para a consecução de sua viagem (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, d. 46-A).

O seu pedido demandava um atendimento célere. Ao desembarcar na vila de Borba, a nova, João Pedro da Câmara esperava, em conjunto com os militares que o acompanhariam nas demais canoas de transporte, negociar a aquisição de gêneros e de provisões para a Provedoria da Fazenda Real. Neste contexto, a defesa e o comércio foram atividades coexistentes e complementares na capitania de Mato Grosso. Segundo Nathália Rodrigues e Nauk Jesus, além da defesa territorial, os militares participavam de campanhas de desestruturação de quilombos e de mocambos; na recuperação de escravizados africanos em fuga; e na inserção em redes do comércio fluvial praticado pela rota das monções do norte (DORADO RODRIGUES, 2008, p. 157-158; JESUS, 2012a, p. 320-321).

Os riscos de se navegar pelas monções do norte eram potencializados sem o auxílio de práticos indígenas. João Pedro da Câmara tinha ciência disso e ainda desfavorecido em seu repasse, optou por aguardar o seu envio, o que acabou não se sucedendo. Diante da falta e dos atrasos implicados, Câmara acabou recorrendo ao emprego de um cabo de esquadra e 12 soldados Dragões e Pedestres, provenientes da Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição (capitania de Mato Grosso), situada na margem direita do rio Guaporé, para dar prosseguimento a sua viagem à vila de Borba, a nova (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, fl. 189).

João Pedro da Câmara ressaltava que estes militares deveriam ser recebidos com a “maior brevidade” possível, tanto pela “falta que fazem nesta fronteira, como por não demorar muito tempo os comboieiros que devem esperar em Borba”, haja vista que “hão de voltar no mesmo Bote em que vai o d.^{to} Meu Antecessor [D. Antônio Rolim de Moura]” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, fl. 189).

O pagamento dos índios remeiros e pilotos *jacumaúbas* que transportaram os militares para a vila de Borba, a nova e D. Antônio Rolim de Moura para Belém ficaram a cargo do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará, Fernando da Costa de Ataíde Teive. Este recorreu a contratação de um empréstimo feito junto à Administração da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778) (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 162, d. 49). O pedido versava sobre a insegurança de se enviar as remessas de ouro oriundas das minas de Cuiabá para a quitação do dividendo por “não ir pessoa segura” para a realização do seu traslado. O débito seria sanado “brevemente, quando forem os comboieiros para essa Cidade [Belém]” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, d. 48 e fls. 189, 233; Códice 127, d. 33).

A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778) foi um empreendimento mercantil e monopolista régio criado para intensificar a importação de mão de obra africana e fomentar a produção agrícola na Amazônia portuguesa (MATOS, 2019, p. 30; LIMA, 2018, p. 44-47). Na prática, os seus

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

rendimentos financiaram uma parcela significativa da comunicação fluvial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso, a partir da abertura de linhas de crédito aos negociantes das praças mercantis de Belém e de Vila Bela da Santíssima Trindade; a construção do Real Forte Príncipe da Beira (1776) que atuava como uma feitoria para o comércio das monções do norte e de fronteira (contrabando) com os domínios de Espanha; e o pagamento de soldos de militares e de índios do Real Serviço (RIBEIRO, 2022, p. 151-160; CHAVES, 2016, p. 191-192; BASTOS; LOPES, 2015, p. 92).

O ouro das minas de Cuiabá era utilizado como moeda de troca nas transações mercantis entre as Provedorias da Fazenda Real do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso. O seu emprego garantia a aquisição de mão de obra africana, de medicamentos e de alimentos; o pagamento de índios remeiros e pilotos nas canoas de transporte; o fardamento e o soldo de tropas, entre outras atividades na capitania de Mato Grosso (JESUS, 2017, p. 74; CANOVA, 2011, p. 269).

Após uma longa espera, enfim, o governador e capitão-general João Pedro da Câmara desembarcou na vila de São José do Javari (capitania de São José do Rio Negro), situada entre os rios Solimões e Javari, de onde seguiria para a vila de Borba, a nova. Nesta povoação, deu conta a Fernando da Costa de Ataíde Teive da perda de parte da artilharia que se encontrava depositada no seu armazém e da reparação de suas canoas de transporte. Por conta disso, Câmara teve que desviar o caminho para a vila de Santarém (Estado do Grão-Pará), situada na margem direita do rio Tapajós, “por não haver em que transportar toda e onde fiz logo descarregar o Meu Armazém”. Apesar dos esforços, a tentativa de contorno não foi bem-sucedida, pois, os indígenas não conseguiram “tapar os rombos [das canoas de transporte]” e nem realizar os consertos necessários (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, fls. 172-173).

Com o empréstimo de uma canoa concedida pelo comandante da fortaleza de Santarém, o capitão Domingos da Silva Pinheiro, João Pedro da Câmara deu continuidade a sua viagem em direção à vila de Borba, a nova onde viria a restabelecer a sua comitiva e encaminhar “as coisas pertencentes a Fazenda Real [do Estado do Grão-Pará]”. As condições de navegabilidade do rio Tapajós não eram favoráveis, destacando que “depois de 9 dias de demora parto a continuar a minha viagem” e “seguro a V. Ex.^a que é de sumo perigo e de grande trabalho, pelos muitos trovoadas, baixas e paus que se encontram [pelos rios]” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, fls. 172-173).

O estabelecimento de povoações civis nos afluentes da bacia amazônica, previsto no Diretório dos Índios (1757-1798), consubstanciou a defesa, a ocupação e o comércio fluvial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso. Estes entrepostos conformaram-se em enclaves de distribuição de mão de obra nativa e de pousos para o trânsito dos seus governadores e capitães-generais pelas monções do norte.

Segundo Laurent Vidal, o pouso se define “como uma forma espacial nascida da espera dos homens em deslocamento e dedicada ao acolhimento dos homens em pausa”. A espera (ritmo e ruptura) “permite definir o pouso como uma forma de tempo modelado”. Este tempo é voltado para “acolher a imobilização temporária de um fluxo no decorrer de um percurso”. Neste processo, fazia-se presente a transitoriedade entre “uma forma

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

de civilização e uma natureza selvagem”, na qual, vivenciaram-se experiências próprias da “temporalidade e espacialidade” de seus transeuntes. A estrutura (estradas e rios) e os recursos materiais e humanos (cavalos, canoas, provisões, indígenas, tropas etc.) empregados nas jornadas fluviais e terrestres articularam o estabelecimento de redes comerciais, de abastecimento e de integração entre núcleos de povoamento e centros de poder político (VIDAL, 2016, p. 401-404).

Como se evidencia, a prática epistolar dos governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso lhes permitiu vivenciar as intempéries impostas pelas jornadas das monções do norte, tanto em seus avanços quanto em seus recuos. A sua mobilidade constituiu-se por um ritmo particular e circunscrito às condições de navegabilidade dos rios e a disponibilidade de mão de obra indígena e de canoas de transporte.

TROPAS

A condição fronteiriça da capitania de Mato Grosso configurou um estado de alerta permanente na sua administração. O patrulhamento da fronteira com as missões de Mojos e Chiquitos (rio Guaporé) e a Província do Paraguai (rio Paraguai) demandaram a composição de tropas que assegurassem a sua defesa territorial. Nos seus destacamentos militares conviveram mestiços, africanos escravizados e forros, brancos, pobres e indígenas que compunham milícias e engrossavam as fileiras das suas companhias: Dragões, Pedestres, Aventureiros, Capitães do Mato, Granadeiros, Homens Pretos, Homens Pardos, Fuzileiros, Caçadores, Hussares etc. (JESUS, 2012a, p. 318-320; CARVALHO, 2012, 382-384).

O provimento destas companhias se dava por meio do recrutamento militar praticado pelos governadores da capitania de Mato Grosso. De acordo com Wania Viana e Leonardo Silva, o recrutamento consistia em um “mecanismo pelo qual o indivíduo ingressa – na maioria dos casos de forma compulsória – nas companhias regulares”. A manutenção do território e a impossibilidade da Coroa portuguesa em “suprir com soldados do reino todas as companhias militares”, tornaram o recrutamento levado a cabo pelas autoridades coloniais, um ato fundamentado na violência e na imposição da força (VIANA; SILVA, 2021, p. 253-254).

Os governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará contribuíram para o aquartelamento militar da capitania de Mato Grosso através do fornecimento de índios provenientes das povoações civis da capitania de São José do Rio Negro. A exemplo disso, assim que tomou posse do cargo de diretor da vila de Silves, o capitão de auxiliares Alexandre Ferreira das Neves deu conta ao governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará, Manuel Bernardo de Melo e Castro (1759-1763) do cumprimento de sua ordem: enviar 20 índios “para a tropa de Mato Grosso” sob o comando do soldado Francisco Pinto pelas monções do norte (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 131, d. 4).

Em outra missiva, o sucessor de Manuel Bernardo de Melo e Castro no governo do Grão-Pará, Fernando da Costa de Ataíde Teive destacou ao governador e capitão-general de Mato Grosso, João Pedro da Câmara

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

ter ordenado o envio de uma expedição com índios remeiros comandados pelo sargento Pedro de Figueiredo transportando “mais quatro ou seis soldados do destacamento de Borba” para dar assistência à defesa de Mato Grosso (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 162, d. 51).

Por sua vez, o diretor da vila de Borba, a nova, o alferes Luís da Cunha de Eça e Castro representava em correspondência enviada a Fernando da Costa de Ataíde Teive as suas queixas quanto à perícia dos índios enviados da vila de Barcelos (capital da capitania de São José do Rio Negro), situada no rio Negro, a serem empregados na fabricação de canoas de transporte e no provimento de destacamentos na capitania de Mato Grosso. Segundo Eça e Castro, “vieram só 21 índios [e] destes só são capazes seis para semelhante ministério, porque os mais são brutos e inúteis”. Deste modo, argumentava que “a vista deste socorro não há outro remédio, senão valer-me da pouca gente que deram os diretores para semelhante operação, pois são rapazes alguns e nem todos os índios sabe podem cortar com machado nesta obra” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 156, d. 71).

Entre idas e vindas pelas monções do norte, as canoas de transporte conduzidas pelos índios remeiros e coordenadas pelos pilotos *jacumaúbas* foram articulando a defesa territorial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso. A composição das tropas demandava, além do recrutamento militar dos indígenas, o fornecimento de alimentos para o sustento de seus destacamentos e de todos os tripulantes na travessia pelas monções do norte (índios, militares, africanos, particulares, negociantes, sertanistas etc.) durante o século XVIII. Conforme destaca Vanice Melo, a sua subsistência dependia do fluxo de abastecimento enviado pelos governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso (MELO, 2021, p. 67-68).

Não obstante, a prestação do serviço militar contrariava o regime de produção das povoações civis na Amazônia portuguesa. A arregimentação de indígenas implicava a sua retirada do convívio de suas famílias e a desassistência prolongada de suas lavouras; o seu deslocamento para regiões inóspitas e insalubres, como as regiões de fronteira com os domínios de Espanha; e o risco iminente de morte pela contração de doenças ou em campanhas militares contra povos indígenas não-aldeados, tornando assim, a sua incorporação às fileiras das guarnições militares em Mato Grosso, uma atividade pouco atrativa e segura.

Em carta datada de 23 de fevereiro de 1763, o Ouvidor da capitania de São José do Rio Negro, Lourenço Pereira da Costa (1760-1767) informou ao governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará, Fernando da Costa de Ataíde Teive a “falta grande de farinhas” que se vivenciava nas suas povoações, “porque como cresceu de infantaria e de índios nas cachoeiras, sofre a capitania a despesa de farinhas” e “os lavradores desfrutos como que são destacados uns como soldados e outros não tem tido gente com que poder fabricar as suas roças, do que resulta este dano” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 128, d. 6).

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

Em períodos de carestia prolongada, o suprimento alimentar das tropas destacadas para Mato Grosso era complementado com a produção de povoações civis e de fortificações do Estado do Grão-Pará. Neste sentido, destacam-se o envio de nove arrobas de peixe seco para as tropas que seguiram e para as que vieram de Mato Grosso, pelo diretor da vila de Óbidos, Lázaro Vaz Vieira; 72 alqueires de farinha repassados pelo diretor da vila de Faro, Constantino Leal; 146 alqueires remetidos pelo comandante da fortaleza de Gurupá, José Gonçalves Marques; 560 alqueires “para socorro das canoas que marcham àquela Capitania [de Mato Grosso] em dúzias pertencentes a Sua Majestade, e ao Senhor governador e capitão-general [Luís Pinto de Sousa Coutinho] da mesma”, pelo governador da capitania de São José do Rio Negro, o coronel Joaquim Tinoco Valente (1763-1779); e 380 paneiros provenientes das vilas de Monte Alegre, Franca, Santarém, Gurupá, Óbidos e Faro transportados pelo já citado diretor da vila de Silves, o capitão de auxiliares Alexandre Ferreira das Neves (Arquivo Público do Estado do Grão-Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 131, d. 35, 17; Códice 115, d. 5; Códice 111, d. 16 e Códice 126, fl. 41).

As condições insalubres, a carestia alimentar e os constantes riscos vivenciados pelos indígenas integrados aos destacamentos militares da capitania de Mato Grosso, tornaram as fugas das canoas de transporte e as deserções de suas tropas, as principais estratégias empregadas para contornar o recrutamento militar compulsório e violento promovido pelos governadores e capitães-generais do Estado do Grão-Pará. Tais ações geravam contingenciamentos na formação de suas guarnições, e, conseqüentemente, no seu deslocamento pela rota das monções do norte.

Em carta enviada a Fernando da Costa de Ataíde Teive, o governador da capitania de Mato Grosso, Luís Pinto de Sousa Coutinho (1769-1772) detalhou os entraves decorrentes da deserção de indígenas das tropas que seguiam de Belém para Vila Bela da Santíssima Trindade. Sousa Coutinho destacava que “No Caminho [rio Madeira] tive notícia de que o expresso [canao] encontrara ainda em Borba a tropa que ia para Mato Grosso, e que se ficavam preparando as com toda a diligência”, entretanto, “a dificuldade toda consiste, em índios, cuja escassez nos prognostica, sem dúvida alguma, futuro embarço” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 126, d. 16).

Sousa Coutinho conseguiu recrutar 21 indígenas para dar continuidade a viagem, sendo dez da vila de Melgaço (Estado do Grão-Pará), situada na baía de Melgaço, e “doze que fiz tomar e mais algumas canoas que encontrei”. Os esforços do governador foram em vão, pois, todos desertaram da tropa, sendo “dezesseis do Caminho” e “cinco que não chegaram a embarcar nessa Cidade [Belém]”. O contorno da situação só tinha uma solução: “tirar da primeira canoa que encontrar, outros tantos [índios], quantos são os que restam; e enviar estes nas mesmas Canoas, para que sejam entregues nessa Cidade [Vila Bela da Santíssima Trindade] com [toda] a brevidade possível” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 126, d. 16).

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

Ao desembarcar na vila de Borba, a nova, Luís Pinto de Sousa Coutinho elaborou e remeteu a Fernando da Costa de Ataíde Teive uma lista com o nome e a povoação civil de origem dos 47 indígenas que desertaram da tropa que seguia para Vila Bela da Santíssima Trindade, como consta no quadro 1 abaixo.

Quadro 1: “Relação dos índios que desertaram da Tropa até a Vila de Borba” (1768)

Povoação	Índigena(s)
Vila de Oeiras	João Lourenço
	Boaventura Fernandes
Vila de Souzel	Bruno de Azevedo
	Constantino Tavares
	Rafael Soares
	Jorge Arquez
	João de Matos
	Lucas Pereira
Vila de Portel	Miguel Xavier
	Hilário de Menezes
	Raimundo Antônio
	Leandro Franco
	André da Costa
	João Batista
	Antônio Gonçalves
	Pascoal de Abreu
	O Jacumaíba Raimundo
	Leandro da Silva
	André da Costa
	Serafim Batista de Sousa
	José Onofre
	Antônio José
	Manoel Anselmo
	Victoriano
	Cristóvão
Vila de Beja	Bruno
	Inácio Feliz
	Simão Dias
	Hilário
	Gonçalo
Vila de Melgaço	Severino
	Nazareno
	Outro Manuel
	Feliciano
	Joaquim
	Severino
Vila do Conde	Manuel de Brito
	Pantaleão da Silva
	Simão Hilário

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

	Venâncio
Vila de Veiros	Urbano de Azevedo
	Gabriel de Torres
	Matheus Roiz Chaves
	Bento
	Manoel
Vila de Santarém	João da Silva

Fonte: Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 126, fls. 60-62.

34

Todas estas vilas faziam parte da jurisdição do Estado do Grão-Pará. O maior e o menor número de índios desertores se deram nas vilas de Portel (rio Camarapi) com 18 índios e de Santarém (rio Tapajós) com apenas um índio, respectivamente. Entre os listados, 32 constavam o nome e o sobrenome; 14 apenas com o primeiro nome; e um destacado como “o *Jacumaúba* Raimundo” (Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 126, fls. 60-62).

A manutenção de terminologias da cultura indígena, como o emprego do termo *jacumaúba*, representava a apropriação das hierarquias sociais indígenas pela administração colonial portuguesa no processo de cooptação de sua força de trabalho na Amazônia portuguesa setecentista (SOMMER, 2014, p. 114-115). O exercício da função de piloto, tanto no universo da canoa quanto no das Vilas e Lugares, incrementava o seu status na hierarquia funcional das embarcações. Os práticos acumulavam capital social e político em suas aldeias de origem; a dispensa de trabalhos ‘braçais’; e melhores remunerações pela prestação de serviços à missionários, colonos, militares e autoridades coloniais (FERREIRA, 2016, p. 107-109).

Como contrapartida, o governador Luís Pinto de Sousa Coutinho recomendava ao seu interlocutor que aos índios desertores não se pagasse “de coisa alguma por nenhuma das provedorias [Grão-Pará e Mato Grosso]”. Se não o fizesse, estaria reforçando a sua insubordinação e indisciplina ao “lhes autorizar a fuga e premiá-los ainda em cima”, tornando assim, ainda “mais prolongada e menos diligente a viagem do que até aqui tem sido” (APEP, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 126, d. 16, 17 e fls. 60-62).

Segundo Giovane Silva, a deserção é um movimento “voltado essencialmente para os corpos armados a fim de designar os indivíduos que tivessem deixado seus postos sem as devidas autorizações, seja em tempos de guerra, seja de paz” (SILVA, 2018, p. 121). A deserção era considerada uma falta grave, prevista na justiça penal militar portuguesa. Como punição, aplicava-se a pena de morte aos incitadores à deserção e aos desertores. Aqueles que acobertassem ou recebessem em suas residências um desertor, recaía a cobrança de 20\$000 réis pela infração, sendo a sua terça parte paga pelo delator e as duas outras partes repassadas para a cobertura dos gastos com o conflito em curso (VIANA; SILVA, 2021, p. 262).

No âmbito da comunicação fluvial entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso, a dependência que os seus governadores e capitães-generais tinham em relação aos saberes e a força de trabalho

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

indígena para as jornadas e o provimento de suas tropas tornaram a punição de desertores uma medida inoperante durante a segunda metade do século XVIII.

O ritmo da expansão lusa esteve diretamente associado a permanência dos índios nas povoações civis estabelecidas nos afluentes do rio Amazonas, tendo por base, o regimento do Diretório dos Índios (1757-1798). A sedentarização indígena consolidava a ocupação, o povoamento e a defesa efetiva das suas fronteiras com os domínios de Espanha (Tratado de Madri, 1750) e assegurava o fornecimento regular de mão de obra, de canoas de transporte e de provisões para o Real Serviço (tropas, extrativismo florestal, navegação fluvial, agricultura, pecuária etc.).

As baixas das tropas representavam a materialização do choque entre as políticas coloniais e as políticas indígenas no processo de conquista da Amazônia portuguesa. Enquanto a primeira compreende uma “instância colonial”, a segunda era “resultado de uma formulação particular das próprias populações indígenas” (COELHO, 2006, p. 124). A consolidação e a integração entre as fronteiras Norte e Oeste esbarravam na capacidade dos indígenas mobilizarem estratégias e subterfúgios que assegurassem a sua integridade física e material. A sua arregimentação colocava em risco a sua sobrevivência e a de suas famílias nas suas povoações de origem, tendo em vista as intempéries ambientais, naturais e humanas enfrentadas na condução das canoas de transporte pelas monções do norte e as condições insalubres inerentes à prestação do serviço militar nos confins da Amazônia portuguesa.

CONCLUSÃO

Ao longo da época moderna, a tinta, a pena e o papel consolidaram-se como suportes do governo das conquistas. Ler e escrever, enviar e receber correspondências foram atos que normatizaram o cotidiano colonial, sistematizaram a elaboração e a aplicação de projetos de conquista e viabilizaram a interação entre remetente e destinatário à distância no Império português.

Nos confins da Amazônia portuguesa, a prática epistolar estruturou a comunicação política e administrativa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso. A sua circularidade foi orientada para dar conta das tensões geopolíticas entre as suas Majestades Católica e Fidelíssima: a demarcação das fronteiras entre os seus domínios.

As suas articulações discursivas associadas ao vencimento das cheias e das secas dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé e o usufruto dos saberes e da força de trabalho indígena conformaram a mobilidade e a defesa entre as suas repartições. Em suma, a integração entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso conformou-se no protagonismo histórico das populações indígenas que deram forma, viabilidade e contorno aos deslocamentos de seus governadores e capitães-generais e a defesa de suas fronteiras.

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

FONTES

- Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos, caixa 18, d. 1595
- Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia-Avulsos, caixa 151, d. 11535
- Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia-Avulsos, caixa 155, d. 11831
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 17, d. 38.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 100, d. 63.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 111, d. 16, 68.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 115, d. 5
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 122, d. 46-A, 48; fls. 172-173, 189, 199, 217, 232, 233.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 126, d. 16, 17; fls. 41, 60-62.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 127, d. 8, 33.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 128, d. 6.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 131, d. 4, 17, 35.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 146, d. 78.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 156, d. 53, 71.
- Arquivo Público do Estado do Pará, Correspondência de Diversos com o Governo, Códice 162, d. 49, 51.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, André Ferrand de. A viagem de José Gonçalves da Fonseca e a cartografia do rio Madeira (1749-1752). *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 215-235, jul./dez. 2009.
- BOSCHI, Caio. O papel, a tinta e o armário: em torno da administração colonial luso-brasileira setecentista. In: CHARTIER, Roger; RODRIGUES, José Damião; MAGALHÃES, Justino (Orgs.). *Escritas e Cultura na Europa e no Atlântico Modernos*. Lisboa: Centro de História, Instituto de Educação da Universidade de Lisboa, 2020. 7, p. 177-194.
- BELIK, Daniel. Caminhos indígenas: espaços de movimentação pela Amazônia. *Revista Espacialidades*, Natal, v. 15, n. 2, p. 133-161, 2019.
- BASTOS, Carlos Augusto; LOPES, Siméia de Nazaré. Comercio, conflictos y alianzas en la frontera luso-española: Capitanía de Río Negro y provincia de Maynas, 1780-1820. *Procesos – Revista Ecuatoriana de Historia*, Quito, v. 1, n. 41, p. 83-108, enero-junio 2015.
- COELHO, Mauro Cezar; MELO, Vinicius Zúniga. A lei do diretório dos índios (1757-1798). In: ARENZ, Karl Heinz; HENRIQUE, Márcio Couto (Orgs.). *Em linhas tortas: os regimentos tutelares e os indígenas amazônicos (Séculos XVII-XIX)*. Ananindeua: Ed. Cabana, 2021. 4, p. 130-144.

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

CURVELO, Arthur Almeida Santos de Carvalho. *Governar Pernambuco e as “capitanias anexas”*: O Perfil de Recrutamento, a Comunicação Política e as Jurisdições dos Governadores da Capitania de Pernambuco (c.1654-c.1756). Tese (Doutorado em História) - Instituto Universitário de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa e Universidade de Évora, Lisboa, 2019. 465 f.

CHAVES, Otávio Ribeiro. O Secretíssimo Plano de Comércio e de Segurança: o contrabando na fronteira Oeste da América portuguesa e as antigas missões jesuíticas de Mojos e Chiquitos, Vice-reinado do Peru/Vice-reinado do Prata - 1770-1777. *História e Diversidade*, Cáceres, v. 8, n. 1, p. 189-206, 2016.

CONCEIÇÃO, Adriana Angelita da. Entre o ofício e a amizade: o discurso epistolar do vice-rei 2º marquês do Lavradio no século XVIII. *Cadernos de História*, Belo Horizonte, v. 16, n. 25, p. 142-167, jul./dez. 2015.

CARVALHO, Francismar Alex Lopes de. *Lealdades negociadas*: povos indígenas e a expansão dos impérios ibéricos nas regiões centrais da América do Sul (segunda metade do século XVIII). Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. 595 f.

CANOVA, Loiva. *Antônio Rolim de Moura e as representações da paisagem no interior da colônia portuguesa na América (1751 – 1764)*. Tese (Doutorado em História) – Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011. 319 f.

COELHO, Mauro Cezar. As chefias indígenas e o Diretório dos Índios: Uma inflexão. *Campos*, Curitiba, v. 7, n. 1, p. 117-134, 2006.

DORADO RODRIGUES, Nathália Maria. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os homens de negócio de Vila Bela (1752-1778)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2008. 203 f.

DELSON, Roberta Marx; MENG, Steven. Cargo canoes of the eighteenth-century Amazon: a preliminary stability analysis. *International Journal of Maritime History*, Thousand Oaks, v. 7, n. 2, p. 173-185, december 1995.

FERREIRA, Elias Abner Coelho; VIANA, Wania Alexandrino. Canoas de guerra, canoas do sertão. Protagonismo indígena na Amazônia colonial portuguesa. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 34, n. 2, p. 1-23, maio/ago. 2021.

FERREIRA, Elias Abner Coelho. *Oficiais canoeiros, remeiros e pilotos Jacumaúbas*: mão de obra indígena na Amazônia colonial portuguesa (1733-1777). Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016. 158 f.

GUAPINDAIA, Mayra Calandrini. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto Universitário de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa e Universidade de Évora, Lisboa, 2019. 351 f.

GUZMAN, Décio. La primera urbanización de los “Abunás”. Mamelucos, indios y jesuítas en las ciudades portuguesas de la Amazonía, siglos XVII y XVIII. *Boletín Americanista*, Barcelona, v. 2, n. 75, p. 53-73, 2017.

HERZOG, Tamar. *Fronteiras da posse*: Espanha e Portugal na Europa e nas Américas. Belo Horizonte: Arraes Editora, 2019. 342 p.

JESUS, Nauk Maria de. O contrabando na fronteira oeste no século XVIII. *História Revista*, Goiânia, v. 22, n. 3, p. 70-86, set./dez. 2017.

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

JESUS, Nauk Maria de. Para uma história da organização militar na capitania de Mato Grosso. In: POSSAMAI, Paulo (Org.). *Conquistar e defender: Portugal, Países Baixos e Brasil. Estudos de história militar na Idade Moderna*. São Leopoldo: Oikos, 2012a. 20, p. 313-325.

JESUS, Nauk Maria de. A capitania do Mato Grosso: história, historiografia e fontes. *Revista Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 5, n. 2, p. 93-113, jul./dez. 2012b.

JESUS, Nauk Maria de. *O governo local na fronteira oeste: a rivalidade entre Cuiabá e Vila Bela no século XVIII*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

LIMA, Kézia Wandressa da C. *A presença negra na capitania do Rio Negro na Amazônia colonial*. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Fronteiras) – Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2018. 106 f.

MELO, Vanice Siqueira de. Entre a farinha de mandioca e o milho: alimentação e abastecimento das tropas entre o estado do Grão-Pará e a Capitania de Mato Grosso (século XVIII). In: MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de; PICANÇO, Miguel de Nazaré Brito; DIAS JR, Carlos (Orgs.). *Produzir, vender e comer: algumas histórias de abastecimento e alimentação*. Belém: Ed. Cordovil E-books, 2021. 4, p. 66-80.

MATOS, Frederik Luiz Andrade de. *O comércio das “drogas do sertão” sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará. Belém, 2019. 403 f.

MENDES, Caroline Garcia. O lugar social da correspondência no século XVII: as cartas do governador geral Francisco Barreto (1657-1663). In: CONCEIÇÃO, Adriana Angelita da; MEIRELLES, Juliana Gesuelli (Orgs.). *Cultura escrita em debate: reflexões sobre o império português na América – séculos XVI a XIX*. 1 ed. Jundiá: Paco, 2018. 3, p. 63-88.

MARQUES, Glauce Oliveira. *A fronteira oeste da capitania de Mato Grosso e as missões religiosas de Espanha (1750-1789)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2011. 102 f.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Governadores e capitães-mores do Império atlântico português no século XVIII. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral (Orgs.). *Modos de governar: ideias e práticas políticas no império português, séculos XVI-XVIII*. São Paulo: Alameda, 2005. 5, p. 93-115.

POMPEU, André José Santos. A ação dos cabos de canoas no negócio das drogas do sertão na Amazônia colonial (século XVIII). In: SLEMIAN, Andrea et al (Orgs.). *Dinâmicas imperiais, circulação e trajetórias no mundo ibero-americano*. Guarulhos: Departamento de História/EFLCH/UNIFESP, 2020. 19, p. 306-318.

RIBEIRO, Otávio Vítor Vieira. *Na ponta da pena: política, administração e abastecimento nas correspondências dos governadores e capitães-gerais do Estado do Grão-Pará e da capitania de Mato Grosso (1759-1772)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022. 188 f.

RIBEIRO, Otávio Vítor Vieira. Guarnecer para melhor servir: a dinâmica militar na escrita epistolar dos governadores do Grão-Pará e Mato Grosso (1759-1772). In: LIMA, João Antônio; NEVES NETO, Raimundo Moreira das (Orgs.). *Colonização e ultramar: a Amazônia colonial e o mundo atlântico português, séculos XVII e XVIII*. Belém: Ed. Cabana, 2021. 8, p. 101-115.

RIBEIRO, Mônica da Silva. *“Se faz preciso misturar o agro com o doce”*: a administração de Gomes Freire de Andrada, Rio de Janeiro e centro-sul da América portuguesa (1748-1763). Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010. 308 f.

Integrando fronteiras: mobilidade e defesa entre o Estado do Grão-Pará e a capitania de Mato Grosso (1759-1772)

SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel: comunicação escrita, política e comércio na monarquia ultramarina portuguesa*. Jundiá: Paco Editorial, 2020. 484 p.

SILVA, Giovane Albino. Castigar ou Perdoar? A deserção militar na legislação portuguesa (1750-1808). *Revista do IAHGP*, Recife, n. 71, p. 115-140, 2018.

SOMMER, Barbara. The Amazonian Native Nobility in Late-Colonial Para. In: LANGFOR, Hal (Ed.). *Native Brazil: Beyond the Convert and the Cannibal, 1500-1900*. Albuquerque: University of New Mexico, 2014. 4, p. 108-131.

SANTOS, Francisco Jorge dos. *Nos confins ocidentais da Amazônia portuguesa: mando metropolitano e prática do poder régio na capitania do Rio Negro no século XVIII*. Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Instituto de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2012. 337 f.

SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Espelhos partidos: etnia, legislação e desigualdade na colônia*. Manaus: Ed. UFAM, 2011. 352 p.

SANTOS, Fabiano Vilaça dos. O governo do Estado do Grão-Pará e Maranhão: biografias e trajetórias administrativas (século XVIII). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 171, n. 447, p. 75-94, abr./jun. 2010.

SANTOS, Fabiano Vilaça dos. Do Pará ao Mato Grosso: relações comerciais e percursos na administração colonial (1748-1780). *Cabanos – Revista de História*, Maceió, v. 1, n. 5, p. 15-38, jan./jun. 2008.

VIANA, Wania Alexandrino; SILVA, Leonardo Augusto Ramos. O trabalho compulsório nas tropas pagas da capitania do Pará e Rio Negro (Século XVIII). In: SOUZA JÚNIOR, José Alves de; MAIA, Livia Lariça Silva Forte (Orgs.). *O Mundo do trabalho na Amazônia colonial*. São Paulo: Livraria da Física, 2021. 11, p. 251-268.

VIDAL, Laurent. A gênese dos pousos no Brasil moderno. Considerações sobre as formas (urbanas) nascidas da espera. *Tempo – Revista do Departamento de História da UFF*, Niterói, v. 22, n. 40, p. 400-419, mai./ago. 2016.