

O ATLÂNTICO E O DESCOBRIMENTO DOS CAMINHOS PARA O BRASIL

THE ATLANTIC AND THE DISCOVERY OF ROUTES TO BRAZIL

Ciências Humanas • 16/05/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/778869365](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/778869365)

Helissandro Rocha da Silva¹

RESUMO

Este artigo busca demonstrar as condições náuticas do Atlântico que impediram a formação de uma geografia econômica unificada, na América portuguesa, levando em conta os fatores da geo-história foram criados os estados do Brasil e do Maranhão, formando duas unidades política-administrativa, posto que, a navegação por costa era impraticável devido a bifurcação das correntes das Guinas e a corrente do Brasil na altura do Cabo de São Roque. O Brasil logo integrou-se no jogo colonial nos dois lados do Atlântico Sul, enquanto o Maranhão ficou na lonjura e isolamento com relações diretas com a metrópole. A dinâmica da formação de uma colônia levou os brasílicos a praticar transportes e comunicação entre o Brasil e o Maranhão pela hinterlândia, daí surgiram os chamados caminhos para o Brasil cuja prática resultou na progressiva conexão entre ambas as partes do domínio português na América, mesmo que a navegação por costa continuasse difícilíssima os caminhos pelos sertões foram mais promissores, além das rotas fluviais que integravam o Brasil ao *borderland* norte.

Palavras-chave: Atlântico; Brasil; Maranhão; Viventes; Caminhos.

ABSTRACT

This article seeks to demonstrate the nautical conditions of the Atlantic that prevented the formation of a unified economic geography in Portuguese America. Taking into account the geo-historical factors that led to the creation of the states of Brazil and Maranhão, they formed two political-administrative units. This was because coastal navigation was impractical due to the bifurcation of the Guiana Current and the Brazil Current at Cape São Roque. Brazil quickly integrated into the colonial game on both sides of the South Atlantic, while Maranhão remained distant and isolated, with direct relations to the metropolis. The dynamics of colony formation led

Brazilians to practice transport and communication between Brazil and Maranhão through the hinterland. This gave rise to the so-called "roads to Brazil," whose practice resulted in the progressive connection between both parts of the Portuguese domain in America. Even though coastal navigation remained extremely difficult, the routes through the interior were more promising, in addition to the river routes that integrated Brazil with the northern borderland.

Keywords: Atlantic; Brazil; Maranhão; Inhabitants; Paths.

INTRODUÇÃO

Analisando a natureza e o espaço na formação do Brasil perante o jogo colonial verificamos que em 1624-25, os brasílicos² da Bahia foram surpreendidos pelo ataque dos holandeses da WIC³, muito mais que isso, era uma investida destes últimos no Atlântico Sul, com o bloqueio naval dos portos de Luanda e Benguela. A segunda empreitada atinge seus objetivos com a dominação de Olinda e Recife, 1630, nomeado para o cargo de governador da dita Nova Holanda tropical, João Maurício de Nassau-Siegen,⁴ estava determinado em consolidar o controle da zona da mata pernambucana, em seus primeiros relatórios enunciava as regras a serem estabelecidas no jogo colonial.

Primeiro: tinha interesses na vinda de colonos preferencialmente dos Países Baixos, mas com condicionalidades, deveriam dispor de capitais para investir e alavancar a produção açucareira. Dessa forma advertia que os candidatos não poderiam ser *"gueux"*, qualquer maltrapilho de Flandres. "Para mandar fazer a fábrica de que precisam, pois não podem ser trazidas da Holanda como aqui são necessárias, e para comprar alguns negros, sem os quais nada se

pode fazer no Brasil”⁵. A advertência de Nassau consistia na necessidade da vinda de pessoas com capitais para fazer frente a produção do açúcar no sentido da montagem de engenhos e para comprar escravos.

Segundo: o governador cravou que “necessariamente deve haver escravos no Brasil, e por nenhum modo podem ser dispensados: se alguém sentir-se nisso agravado será um escrúpulo inútil (...) é muito preciso que todos os meios apropriados se empreguem no respectivo tráfico na Costa da África⁶”. Daí a defesa do domínio holandês sobre Angola, além disso, ao defender o emprego da escravidão, na prática Nassau estava renunciando a condição de príncipe “humanista” que lhe atribuíam. O resultado foi a consolidação da integração do Brasil no circuito do Atlântico Sul. Simultaneamente, o Estado do Maranhão era marcado pela lonjura e isolamento marítimo causado pelos ventos e correntes adversas, dessa forma o Estado do Maranhão ficava na contramão do Estado do Brasil. Isso serviu de justificativa para a governação da capitania do Ceará reivindicar, ainda em 1626, ao rei Felipe II, sua separação do primeiro e ser incorporado ao segundo.⁷

Quando da divisão da América portuguesa entre Estado do Maranhão e o Estado do Brasil, tendo como divisor o cabo de São Roque (RN), o Ceará integrava o Maranhão, pelas razões da facilidade de navegação advindas das condições náuticas da corrente das Guianas, significa dizer que fazer o percurso do Ceará para São Luís, a navegação era favorável a sotavento bastando às velas estarem meio arribadas ou “com pouco pano”⁸ como dizia padre Antônio Vieira, mas ele mesmo afirmava que desfazer essa viagem era negócio difícilimo, por ser contracorrente e contraventos, por isso

mesmo, o jesuíta concluía que mais fácil era navegar da Índia para Portugal do que do Maranhão para o Ceará.⁹

Esse ponto tornou-se problemático, num contexto de ataques corsários e invasões estrangeiras como o Ceará receberia socorro do Maranhão? Isso serviu de pretexto ou justificativa para fazer o governo do Ceará, ainda em fevereiro de 1626, requerer junto ao rei Filipe II, para que esta capitania fosse incorporada ao governo do Brasil e deixasse de ser integrante do Maranhão. As razões do pedido foram apresentadas ao rei, “impossibilitado de todo o socorro por que do Maranhão para aquela dita capitânia (Ceará) é a costa inavegável por causa das águas e ventos que correm sempre em contrário”¹⁰. Diante desse obstáculo o percurso poderia ser feito por terra?

Sustentava o capitão da governação do Ceará que o caminho terrestre não era possível, “por terra é a mesma impossibilidade. Por causa de suas infinitas nações de selvagens inimigos”¹¹, e acrescentava que caso a viagem tivesse sucesso duraria entre cinco e seis meses para ser concluída. Porém, comunicava que para Pernambuco era o inverso, pois se chegaria “em quinze dias assim por mar como por terra”¹², com a facilidade de já existir caminho aberto, o que tornava viável um possível socorro e finalizava requerendo que o Ceará fosse do governo do Brasil. Nesse emaranhado de situações, observamos as múltiplas conexões entre espaço e natureza que interagem diretamente com ações humanas naquela sociedade.

No jogo colonial a natureza e espaço tinha sua importância, as navegações eram balizadas pelas condições oceânicas, disso já sabemos, quem pretendesse nesse tempo sair de Portugal para o

Maranhão ou Pará, teria que ir até o Norte da ilha da Madeira para daí rumar na direção de São Luís ou Belém. Mas se o interesse do navegante fosse chegar ao Brasil (sul de São Roque) ou viajar para a Ásia teria que fazer a rota navegando entre as Canárias e a África para depois se afastar para Oeste na chamada viagem larga. Foi dessa forma que Vasco da Gama teria instruído Cabral na viagem de 1500 para Calicute¹³. Os navios que faziam a rota Lisboa-Goa-Macau tinham paragem “obrigatória” no porto de Salvador fosse na ida ou na volta.¹⁴

Os tensionamentos entre o Ceará e o Maranhão continuaram até a efetiva separação do primeiro para tornar-se capitania subalterna de Pernambuco, em setembro de 1659 o Conselho Ultramarino fez consultas ao rei D. Afonso VI, sobre a queixa de autoria do governador do Maranhão, Pedro de Melo, concernente a recusa do capitão do Ceará em obedecer as suas ordens.¹⁵ A insurgência do Ceará foi responsável por levar o governador do Maranhão, Rui Vaz de sequeira, enviar duas cartas entre abril¹⁶ e julho¹⁷ de 1663, ao rei de Portugal com demandas sobre a rebeldia do capitão da capitânia Ceará, que não apenas se recusava em obedecer às ordens emanadas do Maranhão, mas também estava interferindo nos comportamentos dos indígenas que estavam rebelados.

Entrementes, a dinâmica no Brasil era outra completamente diferente, em que pese a autonomia dos paulistas pelo *hinterland*, as atenções estavam voltadas para o universo econômico do litoral. A Insurreição Pernambucana, que resultou na chamada expulsão holandesa do Brasil, estava inserida no contexto que, Luiz Felipe de Alencastro denominou de Guerras Sul Atlânticas. Os portugueses ao pretender tomar dos holandeses o controle da zona produtora de açúcar na sua completude precisavam primeiro expulsá-los de

Angola, que era a principal zona exportadora de viventes deportados como escravos, daí a necessidade de empreender uma guerra sistemática que abrangia os dois lados do Atlântico Sul.

Na peleja para expulsar os holandeses foram enviados para lutar em Angola viventes brasílicos de Pernambuco e Bahia, fora do Nordeste brasileiro, o Rio de Janeiro tinha interesses análogos, pois possui uma rede consolidada de comércio bilateral como exportadores de farinha e cachaça pelos traficantes de escravos, os jeribiteiros¹⁸. Por isso mesmo, o governador Salvador de Sá¹⁹, partiu do Rio de Janeiro com uma expedição militar que interferiu na guerra e muito contribuiu para expulsar os holandeses e devolver o domínio de Angola a Portugal. Esse *Trato*²⁰ de *Viventes* evoluiu no tempo de tal forma que o porto de Luanda se transformou no maior exportador de deportados africanos, em quanto o porto do Rio de Janeiro tornou-se maior centro receptor de escravizados africanos do mundo.²¹

Viventes do Brasil e do Maranhão

A importância do Rio de Janeiro no “*trato dos viventes*” deportados africanos aumentou com o advento da mineração, os escravizados transportados de Salvador para as minas enfrentavam travessias perigosas muitos caíam de penhascos custando não apenas suor e sangue, mas a própria vida. Então, o porto do Rio de Janeiro tornou-se mais favorável para esse comércio escravista, que pretendiam os paulistas que fossem realizados por indígenas, entretanto, um conjunto de ponderações foi colocado em desfavor do emprego maciço da mão de obra dos viventes indígenas na extração das minas.

Destacamos as impressões de Sebastião da Rocha Pitta, que numerava desvantagens em escravizar os gentios, pois segundo o autor, eles “morrem muitos pelo descostume do trabalho(...)os gentios do Brasil não têm por costume o trabalho, quotidiano, como os da costa de África”²², de forma peremptória fazia a defesa do emprego dos escravizados africanos por serem mais resistentes a doenças tropicais e lucrativos. Porém, de acordo com esse autor, os indígenas brasileiros trabalhariam “por obrigação, e não voluntariamente, como usavam na sua liberdade, que na perda dela, e na repugnância, e pensão do cativo, morrendo infinitos, vinham a sair caros pelo mais limitado preço”²³. Em última análise, comprar indígena no circuito da escravidão o preço era muito menor em comparação com o pago pelos africanos, mas Rocha Pitta sustenta que era um barato que saia caro por causa da alta mortalidade e baixa produtividade do trabalho do indígena brasileiro.

Fora desse circuito do Atlântico Sul, no Maranhão só passou a efetivamente existir escravizados africanos entre os *Viventes do Norte*, no limiar do século XVIII, antes predominavam as tensões entre colonos e jesuítas em torno da escravidão dos indígenas. Cumpre notar que, que os deportados africanos que desembarcavam no Maranhão e Grão Pará eram majoritariamente oriundos da chamada Senegâmbia (Senegal e Gâmbia) em menor número de Elmina²⁴ (Gana), por causa das já citadas condições de navegação.

Também verificamos no Norte o desembarque dos habitantes da chamada “cidade que atravessou o Atlântico,” considerável contingente populacional de um enclave português no Marrocos chamado de Mazagão²⁵, a dita cidade pode ser visualizada na imagem que segue:

Depois de Portugal muito lutar por Mazagão, seu enclave no Marrocos, que após séculos de luta, Portugal decidiu abandonar o Norte da África e as famílias lá residentes foram transportadas na época para o Pará, onde foi fundada a Nova Mazagão, com a criação do Amapá “a cidade que atravessou o Atlântico”, passou a pertencer ao território deste Estado. Simultaneamente com a ausente ou fraca interação com Brasil, o Maranhão possuía vínculos diretos com Lisboa. Um bom exemplo a ser lembrado é quando da criação do arcebispado na Bahia e o bispado do Maranhão, este último diretamente vinculado a Lisboa, caso análogo acontecia com os tribunais de apelação que os nortistas preferiam os de Portugal.

Os contornos da separação da América portuguesa foram delineados pelo olhar atento de Rocha Pitta, ao dizer que o Maranhão e Grão – Pará “o segundo Estado dos dois, que compreende a nossa região foram das últimas que se povoaram, sendo as primeiras onde se principia a demarcação da nossa América da banda do Norte, separadas do governo geral do Brasil, e com pouca comunicação com as suas Províncias²⁶”, para o autor as origens dessa separação são explicáveis porque, “o poder lhes aparta as jurisdições, as distâncias lhes dificultam o trato²⁷, sendo também os perigos daqueles portos, e costas, a causa de que poucas embarcações das outras partes do Brasil frequentem a sua navegação²⁸”. Muito mais que uma retórica, estamos diante da demonstração de um exercício intelectual de um vivente que se propõe a analisar e compreender o seu tempo.

O “Rio chamado Atlântico” que separava o Maranhão do Brasil

Após receber o acordo das condições de rendição e saída do Brasil apresentado pelos holandeses, André Vidal de Negreiros o entrega

diretamente nas mãos do rei João IV em Lisboa, diante do destaque na Guerra Brasílica, em seguida ele é nomeado governador do Estado do Maranhão, em 1655, entretanto também chega a São Luís padre Antônio Vieira. Na condição de religioso, literato, estadista e conselheiro do rei João IV, e depois da rainha Cristina na Itália. A amizade entre André Vidal e este jesuíta resultou numa política convergente quanto aos viventes indígenas.

O mais importante e cobiçado cargo no ultramar português era o de governador da Índia, as riquezas da Ásia eram motivos de disputas no interior do Império de Portugal, padre Antônio Vieira apresentou ao rei D. João IV a indicação do brasileiro André Vidal de Negreiros para assumir tal cargo, “muito cristão, ‘muito executivo’, muito amigo da justiça e da razão, muito zeloso do serviço de V. M. e observador das suas reais ordens, e, sobretudo muito desinteressado, e que entende mui bem todas as matérias, posto que não fale em verso, que é a falta que lhe achava certo ministro grande da corte de V.M.”.²⁹um traço imanente dos escritos deste jesuíta é a riqueza nos detalhes sobre a realidade vivida no seu tempo.

Na apresentação de André Vidal como candidato a governador da Índia, Antônio Vieira destaca apenas uma lacuna a ser preenchida, “posto que não fale em verso”,³⁰em outras palavras: o padre queria dizer que André Vidal não falava bem o português, pois era um paraibano que muito provavelmente já tivesse no ato de falar o sotaque característico do Nordeste do Brasil. Por fim informa ao rei “digo a V M. que está André Vidal perdido no Maranhão, e que não estivera a Índia perdida se V M. lhe entregara”³¹. Mas essa disputa não foi vencida por aquele que foi destaque na guerra contra os holandeses.

A abundância de âmbar³² nas praias do Camocim, Ceará, atraía a presença de franceses para praticar esse comércio com os indígenas da Ibiapaba fornecendo a eles algumas armas, em vista disso, o Maranhão pretendeu construir uma fortaleza neste local, no dia oito de julho de 1656, o Conselho Ultramarino consultou o rei D. João IV sobre as considerações feitas pelo governador André Vidal da necessidade de se construir essa fortificação no Camocim³³. Padre Antônio Vieira bem conhecia as condições de navegação nesta Costa, ele mesmo, já tinha navegado do Cabo de São Roque a São Luís com as condições favoráveis da Corrente das Guianas.

Essa viagem foi assim descrita pelo jesuíta lusitano, lembremos: “há de aí ao Maranhão mais de trezentas léguas, e todas as andámos com pouco pano, em três dias, tanta é a corrente das águas”³⁴. Pouco pano significava dizer que as velas bastavam estar meio arribadas que mesmo assim o êxito da travessia estava garantido tamanha era a força dos ventos Norte. Porém, fazer esse percurso de volta era um desafio intransponível, por isso o padre Viera recomendava a estação do ano, talvez com alguma possibilidade de sair do Maranhão para o Ceará com sucesso, “a fortaleza que El-rei manda fazer no Camocim(...) há-de fazer no princípio do ano que vem, em que são as monções”.³⁵ Mas, o poder da natureza e do lugar pareceu mais forte do que a capacidade humana.

O governador André Vidal, nas palavras de Vieira, nutria grandes esperanças na construção do novo intento “resoluto a levantar uma fortaleza na boca do rio Camocim, que é defronte das serras, para segurança do comércio (...) e do resgate do âmbar, que a tempos sai em grande quantidade naquelas praias”³⁶. Em fevereiro de 1656, época das monções, que segundo Padre Antônio Viera, de algum modo poderia se navegar a barlavento “despachou o governador

uma çumaca com um capitão, e quarenta soldados, e os materiais, e instrumentos necessários á fabrica da fortaleza do Camocim”³⁷. Também embarcaram jesuítas para missões na Serra da Ibiapaba.

Os navegantes partiram para cumprir a missão, depois de gastarem cinquenta dias de viagem contínua não conseguiram sequer ultrapassar todo o litoral dos lençóis maranhenses e ao chegar em Barreirinhas, onde o rio das Preguiças ³⁸desagua no mar resolveram pôr fim a um destino inalcançável e desfizeram a viagem deste ponto para São Luís em poucos dias. De acordo com a experiência vivida no tempo, Padre Antônio Vieira afirmava ser essa navegação entre o Maranhão e o Ceará “uma das mais dificultosas, e trabalhosas navegações de todo o mar oceano e, a que se faz do Maranhão até o Ceará por costa, não só pelos muitos, e cegos baixios, de que toda está cortada, mas muito mais pela pertinácia dos ventos, e perpetua correnteza das águas³⁹”. Tamanho era o impacto do que o padre chamava de notável força de todo o cotovelo daquela costa (São Roque), pela correnteza que ele dizia vir do rumo do Cabo da Boa Esperança.

Situação análoga acontecia se a navegação iniciasse do Pará com destino ao Maranhão, isso era suficiente para torna-se “um trabalho, e enfadamento maior, do que toda a paciência dos homens”⁴⁰. Entretanto, essa peleja originava uma fadiga extensiva a todo o litoral Norte até nos limites com o Estado do Brasil. Muitos daqueles que partiram do cabo de São Roque “com o propósito de buscarem o porto do Maranhão”⁴¹ foram parar no Caribe levados pela força da Corrente das Guianas. As condições adversas do mar revoltoso encontradas na Costa Norte suprimiram as esperanças da

expectação de João de Barros que pretendia ficar rico na América portuguesa.⁴²

Uma ocorrência interessante foi a tentativa sob comando de Jerônimo de Albuquerque de fundar uma povoação no Camocim (CE), desse ponto despachou Martin Soares para “sondar a força que tinham os franceses no Maranhão⁴³” quando o enviado se encontrou com os franceses eles quiseram saber o que fazia naquelas bandas, aos quais deu por desculpa que estava a procura de um sítio adequado para montar um engenho e produzir açúcar. Porém, quando quis voltar a barlavento “não pôde montar a costa e foi arribado as Antilhas, e no Brasil chegou a ser julgado perdido do que, aliás, não esteve longe; pois, passando a ilha de S. Domingos para Espanha, caiu cativo de um navio francês, depois de enérgica resistência, da qual saiu muito ferido”⁴⁴. Essa é uma das impressões que podemos extrair da importância do que podemos chamar de jogo geopolítico do Atlântico.

Descobrimientos dos Caminhos para o Brasil

Resoluto estava padre Antônio Vieira de realizar marchas e missões na Serra da Ibiapaba, devido a presença de franceses e holandeses calvinistas era chamada de “Nova Genebra,” diante das disposições em contrário de alguns, o jesuíta assim marcou seu posicionamento: “se há tantos que vão de Roma ao Japão por uma alma, não haverá quem vá do Maranhão ao Camocim por tantas”?⁴⁵ Era sabido das dificuldades de navegabilidade por costa, mesmo assim foi a alternativa primeira, diante do fracasso na prática do intento, a decisão foi tomada, o percurso seria feito por terras margeando o litoral, de antemão era sabido que os desafios eram grandiosos e não eram poucos.

O governo do Maranhão disponibilizou escolta para acompanhar os jesuítas e sua equipe na parte inicial da caminhada. “Até o rio das Preguiças levaram os Padres uma boa escolta de soldados Portugueses, com que passaram vinte e cinco léguas de perpétuos areais, chamados vulgarmente os Lençóis, por ser esse passo mui infestado dos Tapuias”⁴⁶. As dificuldades começavam que as dunas de areais ⁴⁷e os rios caudalosos impediam a utilização do cavalo os mantimentos eram levados nas costas dos *viventes indígenas*, a maior dificuldade ficava por conta de carregar nos ombros os sacos e paneiros de farinha, que padre Antônio Vieira chamava de “biscoito destas terras”⁴⁸. Também carregavam as canoas para atravessar os rios.

Após treze dias de viagem “quando os padres foram dar balanço à farinha não acharam mais, que o vulto da folhagem, e que toda a tropa, que constava de sessenta bocas, estava totalmente sem mantimento”⁴⁹. Como se não acreditasse, padre Vieira reclamou. Isso só poderia ser explicado pela existência entre eles de gente “que come sem nenhuma regra”⁵⁰, o desânimo foi grande, mas os padres resolveram prosseguir a viagem. Antes, porém, tiveram que animar os índios a seguir adiante, a alimentação no resto da viagem ficou por conta, “somente de caranguejos com algum pouco peixe, que lhes deram os Teremembés em dois dos seus magotes, que encontraram”⁵¹. Cumpre notar que caminho preexistente não havia, na realidade ele era aberto na prática pelos poentos caminheiros.

O jesuíta padre Bettendorf, defendeu que a Missão da Ibiapaba foi uma das mais perigosas e que Antônio Vieira fez a maior parte do percurso andando descalço para imitar São Francisco Xavier⁵², “um dos perigos, e trabalhos grandes, que tem este caminho, é a

passagem de quatorze rios mui caudalosa, que o atravessam, e se passam a todos por meio da foz, onde confundem, e encontram suas águas com as do mar⁵³”, essas ponderações são feita pelo jesuíta lusitano, num percurso estimado em mais de cento e trinta léguas feito no rodeio das enseadas sem árvores e sob o sol abrasador.

Na parte da noite o desassossego advinha da formação de nuvens de areia devido a forte ventania que em poucas horas era capaz de encobrir ou enterrar uma pessoa, o que tornava dormir na praia negócio perigoso. Eis que chegou o dia quatro de julho de 1665, depois de trinta e cinco dias de viagem chegaram os padres na desejada Serra da Ibiapaba, “sem alento, nem cor, nem semelhança de vivos, que tais os tinha parado o caminho, e a fome⁵⁴”. Em que pese a erudição daquele que Fernando Pessoa denominou de o “imperador da língua portuguesa⁵⁵”, em última análise, ele queria expressar a fadiga e a peleja com o sofrimento enfrentado na viagem pelos poentos caminheiros, incluindo ele mesmo. Por outro lado, essa expedição se constituía no conjunto das primeiras experiências vividas pelos *Viventes do Norte* na tentativa de superar o isolamento que estavam submetidos no Maranhão.

O outro a praticar essa mesma rota e enfrentando situação semelhante a anteriormente descrita foi André Vidal de Negreiros, estava em São Luís quando recebeu de Lisboa os documentos da sua nomeação para o cargo de governador da capitania de Pernambuco, não quis esperar um navio para fazer baldeação em Portugal, de imediato ordenou a organização da expedição terrestre com escolta armada, quando tudo estava pronto o governador meteu o pé na estrada e caminhou pelos areais e dunas do litoral do Maranhão até o Ceará, onde pegou uma embarcação para

Pernambuco⁵⁶. Após anos no cargo de governador desta capitania, o brasílico André Vidal foi nomeado para governador de Angola⁵⁷, onde mais uma vez esteve inserido no contexto das Guerras-Sul Atlânticas, delineadas por Luiz Felipe de Alencastro.

O jesuíta belga-alemão João Felipe Bettendorf, em suas crônicas sobre o Estado do Maranhão, observou os contornos mais nítidos das duas unidades autônomas da América portuguesa, dedicou-se entre outras coisas, a identificar um número indefinido de pessoas oriundas do Brasil que chegavam ou transitavam pelo Maranhão e Grão Pará. Eram padres de missões jesuítas que vinham do Brasil para o Norte, também engenheiros, procuradores, gente com o título de visitador e outros viventes, em todas as ocasiões realçava a expressão “vindos do Brasil”, além de relatar a chegada de cartas e documentos.

Em uma das mais elucidativas dessas passagens padre Bettendorf expressa de maneira singular o vivido naquele tempo, a chegada dos “homens do Brasil”, que ele mesmo testemunhou presencialmente, em Belém do Pará, em suas palavras “ uns homens do Brasil ⁵⁸ vieram requerer datas de terreno para pastos e currais de gados nas campinas entre o Ceará e o rio Itapicuru”.⁵⁹ Tratava-se de um grupo de fazendeiros baianos que praticavam a pecuária extensiva desde os sertões de Jacobina(BA) até o Piauí, que foram solicitar ao governador do Pará áreas para cultivar pastos para o gado *vacum e cavalari*. Em última instância, o autor na prática se refere aos brasileiros como se estrangeiros fossem.

A descoberta desse caminho e a chegada dos homens do Brasil, resolveu os problemas de Manoel Nunes Colares, que exercia o cargo de ouvidor geral e tinha sido promovido para o posto de

desembarcador na Bahia, há meses esperando um navio que o levasse de Belém para fazer baldeação em Lisboa e daí viajar até Salvador. Preferiu não esperar mais, juntou os documentos, colocou dentro de uma cabaça, fechou a boca com cera para enfrentar chuvas e atravessar rios, juntou-se aos homens do Brasil e “voltaram a cavalo, pelo caminho mandado abrir para o sul”, ⁶⁰Bettendorf percebeu a importância do que estava presenciando e afirmou, “esse mesmo ano de 1696 começou a adelgaçar-se o véu que isolava o Maranhão da colônia, mais pela força de circunstâncias fortuitas do que pelas ficções legais⁶¹”. Dessa forma, suas crônicas capturam informações primordiais na construção de elos entre o Brasil e o Norte pelos chamados sertões de dentro.

A Carta Régia de três de dezembro de 1692, em resposta ao governador do Maranhão e Grão Pará, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, enviada pelo rei D. Pedro II (vigésimo terceiro monarca de Portugal) concerne a vizinhança dos paulistas nas proximidades dos distritos da capitania do Pará, sendo que o destaque fica por conta “de se conseguir o descobrimento do caminho do Brasil⁶²”, o que também foi verificado em carta de um capitão que andava com ordens do governador geral do Estado do Brasil.

A segunda Carta Regia ao governador do Maranhão e Grão-Pará, é datada de vinte e cinco de janeiro de 1696, inerente a novas informações recebidas pelo rei “sobre o descobrimento da estrada desse Estado para o Brasil, certeza que tendes de haver chegado as suas povoações de criadores de gado da Jurisdição da Bahia, citas nas cabeceiras do Rio para o asu que deságua na Costa, entre o Ceará, e o Maranhão⁶³”. Neste novo descobrimento⁶⁴ o rio citado é o caudaloso rio Parnaíba que desagua no litoral, naquela época era

uma área de transição entre o Ceará e Maranhão, com a criação da capitânia do Piauí, o Parnaíba tornou-se o marco divisor de toda a fronteira entre Piauí e Maranhão.

Antes, porém, quem melhor discorreu sobre o descobrimento do rio Paraguçu (Parnaíba) foi o lusitano Antônio Vieira na sua marcha para a Serra da Ibiapaba, ao afirmar que, “este rio sai ao mar entre o Maranhão, e o Ceará por oito, ou nove bocas, que vulgarmente se cuida são rios diferentes, os quais todo eu vi, e passei. Pela maior boca delas sai também a maior corrente do rio, que é largo de um tiro de mosquete,⁶⁵ e mui profundo”⁶⁶. Na realidade o que o jesuíta descreveu com certa precisão, é o Delta do Parnaíba que forma um conjunto de ilhas na sua foz pertencentes ao Piauí e Maranhão. Cumpre esclarecer, que o descobrimento do deste rio foi também registrado nas crônicas do padre Bettendorf⁶⁷ sobre o Maranhão.

Fluxos do Brasil Rumo Ao Norte Pelo Transporte Fluvial

Domingos Loreto do Couto, defende que entre os pernambucanos no ano de 1671 “se descobriu grandíssima Província do Piauí que está em altura de dez graus ao Norte além do rio de São Francisco, no Continente de Pernambuco, e não muito distante do Maranhão⁶⁸”. No que o autor chamou de descobrimento, teria juntado Afonso Sertão e o bandeirante paulista Domingos Jorge Velho no *hinterland* do Piauí. Ademais, existe uma informação relevante quando cita Pernambuco e Maranhão, posto que, o Piauí foi capitânia subalterna deste último. Entrementes essa ideia de descobrimento do Piauí era compartilhada por Rocha Pitta, que informava ter sido encontrado nos sertões da América os sítios da grandíssima porção de terras do Piauí situada ao Norte.⁶⁹

As conexões entre as partes coloniais lusitanas na América, uma das mais notáveis é a rota consolidada entre o Mato Grosso e o Pará, pela distância de 5.000 km, o esforço empreendido e a duração do tempo da viagem. O ouro do centro-oeste começou a chegar em Belém na forma de contrabando, a princípio essa rota foi reprimida pelas autoridades constituídas, depois ela ganhou fôlego quando Belém tornou-se fornecedor exclusivo do sal consumido em Cuiabá. Sobre essas questões um interessante estudo foi realizado pela lavra da geografa norte-americana Roberta Delson no ensaio intitulado, *Inland navigation in Colonial Brazil: Using Canoes on the Amazon*.

Barcos saiam de Vila Bela navegavam pelo rio Guaporé, Mamoré e Madeira, fazendo escala em Borba, passando em Santarém até chegar ao destino final, Belém⁷⁰. Canoas que as vezes podia ter 40 ou 50 remadores dos dois lados, os barcos que possuíam velas eram chamados de montaria, era alternado, tinha trecho da viagem que permitia o uso da vela, mas em outros era preciso o uso do remo com a força e suor dos indígenas. Parte do percurso não era navegável, essas canoas tinham que ir no braço, quando entravam num igarapé era necessário empurrar até outro rio, este por sua vez, poderia ter uma cachoeira, aí teria que fazer um contorno que dependendo da distância poderia durar três semanas.⁷¹

Tinham que acampar, um grupo de pessoas teriam que ir na frente para fazer um roçado e plantar milho, feijão, mandioca ou outro alimento qualquer para sustento da expedição. Isso era uma operação muito complexa, à custa da morte de um número indefinido de indígenas essenciais para o sucesso da operação, disso resultou que os índios foram dizimados conforme escreveu padre João Daniel⁷², em livro publicado em 1758, os remadores eram os índios, porém, quando chegavam no porto de Belém que era ao

mesmo tempo fluvial e marítimo, morriam por que contraíam doenças do mundo inteiro.

Impressiona a duração dessa rota entre Vila Bela (depois Cuiabá) e Belém, e vice versa. Dentre as várias viagens examinadas por Roberta Delson a autora estabeleceu o tempo de duração de cada uma delas a depender do local de onde partia⁷³. Em síntese, se a viagem partisse de Vila Bela para Belém demorava em média entre onze e quatorze meses. Caso a viagem fosse iniciada em Belém com destino a Cuiabá era concluída entre dez e doze meses⁷⁴.

Disso, inferimos o peso do esforço para articular partes distintas do Brasil, além disso, as pessoas estavam habituadas a fazer viagens longas, tendo como resultado uma das principais rotas que fazia travessias pelos sertões interligando o Brasil com sua *borderland* Norte, era o prelúdio de um encontro marcado durante o processo de Independência em torno do Rio de Janeiro.

CONCLUSÕES

Desde o domínio holandês no nordeste do enclave de Portugal na América ficou bem assinalada a escolha do colonizador pela mão de obra dos deportados africanos no Brasil, sendo que apresenta destes no Maranhão foi mais tardia. No decorrer do texto anunciamos que as condições náuticas do Atlântico impossibilitaram uma unificação econômica na América portuguesa devido aos fatores geo-históricos que tornavam a navegação por costa dificultada ao extremo.

Daí o surgimento dos chamados caminhos do Brasil, formado por vasos comunicantes que interconectavam o Brasil pela hinterlândia até o Maranhão, além das vias fluviais que por meio de indefinidas

maneiras interconectava o Brasil com a *borderland* setentrional na espacialidade que formou o Brasil colônia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes:** formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

Arquivo Histórico Ultramarino. [ant. a 1626, fevereiro,11, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão. Anexo: capítulo de carta régia. Obs: Pub. BARÃO DE STUDART, *Tricentenário do Ceará*, Fortaleza , Ceará, 1903, e citado por Raimundo Girão in *Pequena História do Ceará*, Imprensa Universitária, Fortaleza, 3 ed. ver.,1971, pp.119-120.

ALENCASTRO, L. F. « Le versant brésilien de l'Atlantique Sud 1550-1850 », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*,v. 61 (2), 2006, pp.339-382, pp. 361-363.

Arquivo Histórico Ultramarino[ant. a 1626, fevereiro,11, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão. Anexo: capítulo de carta régia. Obs: Pub. BARÃO DE STUDART, *Tricentenário do Ceará*, Fortaleza , Ceará, 1903, e citado por Raimundo Girão in *Pequena História do Ceará*, Imprensa Universitária, Fortaleza, 3 ed. ver.,1971, pp.119-120.

_____. [ant. a 1626, fevereiro,11, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a

pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão. Anexo: capítulo de carta régia. Obs: Pub. BARÃO DE STUDART, *Tricentenário do Ceará*, Fortaleza , Ceará, 1903, e citado por Raimundo Girão in *Pequena História do Ceará*, Imprensa Universitária, Fortaleza, 3 ed. ver.,1971, pp.119-120.

BETTENDORFF, João Filipe. **Crônica da missão dos padres da Companhia de Jesus no estado do Maranhão**. 1a ed. Brasília : Senado Federal, Conselho Editorial, 2010, p.XLVI.

Carta autografa de D. Jorge Velho...”, 15/7/1694, E. Ennes, Os Palmares– Subsídios para a sua história,Lisboa, 1938, pp. 66-9.

Carta CCXCVII, ao Geral da Companhia de Jesus, Maranhão, 1654, em Vieira, Cartas, vol. 3, p. 733.

Carta de 10/11/1691, “Dezenove documentos sobre os Palmares...”, RTIC, t. 20, 1906, pp 273-275.Grifo nosso.

Carta de 19/12/1691, “*Dezenove documentos sobre os Palmares...*”, RTIC, t. 20, 1906, pp 278-280.

Couto, D. D. do L. **Desaggravos do Brasil glorias de Pernambuco**. Rio de Janeiro: Officina Typographica da Biblioteca Nacional, 1904, p.168.

Daniel, João. Tesouro descoberto no rio Amazonas. **Anais da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro,v. 95, t. 1, 1975, p.270. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/402630/per402630_1975_a00095.pdf. Acesso em: 30 jan. 2024.

DELSON, Roberta Marx. **Inland navigation in Colonial Brazil:** using canoes on the Amazon. *International Journal of Maritime History*, VII, No.1995, p. 3-4.

_____.História geral das guerras sul-atlânticas: o episódio de Palmares. *Mocambos de Palmares, histórias e fontes (séculos XVI-XIX)*, p. 27, 2010.

_____.1656, Julho, 8, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre as considerações feitas por André Vidal de Negreiros, governador do Estado do Maranhão, em relação ao estado da praça do Ceará e da necessidade de construir nova fortificação. Anexo: 1 lembrete. **AHU_ACL_CU_009, Cx. 4, D. 387.**

_____. 1663, Julho, 20, São Luís do Maranhão. Carta do governador do Maranhão, Rui Vaz de Sequeira, para o Conselho Ultramarino, sobre as conveniências de se recuperar a capitania do Ceará, e o levantamento dos índios tabajaras, provocado pelas violências exercidas por um religioso da Companhia de Jesus com o auxílio do capitão do Ceará, que não pretendia sujeitar-se ao governo do Maranhão. Anexo: 2 docs. **AHU_ACL_CU_009,Cx.4, D. 470.**

_____.1659, Setembro, 9, Lisboa. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Afonso VI, sobre a queixa apresentada pelo governador do Maranhão, Pedro de Melo, a respeito da recusa do capitão do Ceará em obedecer às suas ordens. **AHU_ACL_CU_009, Cx. 4, D. 417.**

_____.1663, Abril, 20, São Luís do Maranhão. CARTA do governador do Maranhão, Rui Vaz de Siqueira, ao rei D. Afonso VI, sobre as vantagens de sujeitar a capitania do Ceará ao governo do Maranhão e sobre alteração de comportamento dos índios devido às

ações do capitão da referida capitania e de um religioso da Companhia de Jesus nele atuante como missionário. Anexo: 1 doc.

AHU_ACL_CU_009, Cx. 4 , D. 467.

LUNA, Marco CM de M.; PARTELI, Eric JR; HERRMANN, Hans J. Model for a dune field with an exposed water table. **Geomorphology**, v. 159, p. 169-177, 2012.

Números baseados na pesquisa de estudos sistemáticos de duas gerações de especialistas que levaram à criação da Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), lançada em 2006.

_____.O Trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII, São Paulo, 2000, pp. 321-322.

PESSOA, Fernando. **Mensagem**. 4 ed. São Paulo: Martin Claret, 2011, p.69.

PITTA, Sebastião da Rocha. **História da América Portuguesa**. Bahia: Imprensa econômica, 1878, p.368-369.

_____. *I História da América Portuguesa*. Imprensa Economica, 1878. 513 p. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242473>. Acesso em: 15 jan. 2025.

Primeiro relatório de Nassau expedido em 1638 ao Conselho dos XIX da instância diretora da WIC em Amsterdã. FHBH, vol. I, pp. 102, 104, 108.

SEGURO, Visconde de Porto. **História geral do Brazil**: antes da sua separação e independência de Portugal. 2 ed. Rio de Janeiro: em

Casa de E. & H. Laemmert, 1877, p.113.

STUDART, B. Documentos relativos ao Mestre de Campo M. A. de Moraes Navarro. **Revista do Instituto do Ceará**, p.161-163, 1917. Disponível em: <https://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1917/1917-DocumentosrelativosaoMestredeCampoMAdeMoraesNavarro.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2024.

VIDAL, L. A cidade que atravessou o Atlântico. **Revista de História** (Rio de Janeiro), v. 43, p. 64-68, 2009.

VIEIRA, Antonio Viera. **Vozes saudosas, da eloquência, do espírito, do zelo, e eminente sabedoria**. Na officina de Miguel Rodrigues, 1736, p.18.

VIEIRA, António. **Cartas do padre Antonio Vieira**: coordenadas e anotadas. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1925, p.324. XVII, São Paulo, 2000, pp. 321-322.

¹ Doutorando em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

² Assim eram denominados os descendentes de portugueses nascidos no Brasil

³ Companhia de comércio fundada nos Países Baixos com sede em Amsterdã, responsável no século XVII por investidas na América portuguesa e no Atlântico Sul.

⁴ Natural da cidade de Siegen na Alemanha foi nomeado executivo da WIC e administrador da Nova Holanda no Nordeste do Brasil.

⁵ Primeiro relatório de Nassau expedido em 1638 ao Conselho dos XIX da instância diretora da WIC em Amsterdã. FHBH, vol. I, pp. 102, 104, 108.

⁶ Ibidem.

⁷ Arquivo Histórico Ultramarino[**ant. a 1626, fevereiro,11, Ceará**] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão. Anexo: capítulo de carta régia. Obs: Pub. BARÃO DE STUDART, *Tricentenário do Ceará*, Fortaleza , Ceará, 1903, e citado por Raimundo Girão in *Pequena História do Ceará*, Imprensa Universitária, Fortaleza, 3 ed. ver.,1971, pp.119-120.

⁸ VIEIRA, 1925, p.324.

⁹ Carta CCXCVII, ao Geral da Companhia de Jesus, Maranhão, 1654, em Vieira, Cartas, vol. 3, p. 733.

¹⁰ **Arquivo Histórico Ultramarino[ant. a 1626, fevereiro,11, Ceará]** REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão. Anexo: capítulo de carta régia. Obs: Pub. BARÃO DE STUDART, *Tricentenário do Ceará*, Fortaleza , Ceará, 1903, e citado por Raimundo Girão in *Pequena História do Ceará*, Imprensa Universitária, Fortaleza, 3 ed. ver.,1971, pp.119-120.

¹² Arquivo Histórico Ultramarino [**ant. a 1626, fevereiro, 11, Ceará**]
REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno,
ao rei [D. Filipe II], a pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de
comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão.

Anexo: capítulo de carta régia. Obs: Pub. BARÃO DE STUDART,
Tricentenário do Ceará, Fortaleza , Ceará, 1903, e citado por
Raimundo Girão in *Pequena História do Ceará*, Imprensa
Universitária, Fortaleza, 3 ed. ver., 1971, pp.119-120.

¹³ SEGURO, Visconde de Porto. **História geral do Brazil**: antes da sua
separação e independência de Portugal. 2 ed. Rio de Janeiro: em
Casa de E. & H. Laemmert, 1877, p.113.

¹⁴ PITTA, Sebastião da Rocha. **História da América Portuguesa**.
Bahia: Imprensa econômica, 1878, p.368-369.

¹⁵ 1659, Setembro, 9, Lisboa. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei
D. Afonso VI, sobre a queixa apresentada pelo governador do
Maranhão, Pedro de Melo, a respeito da recusa do capitão do Ceará
em obedecer às suas ordens. **AHU_ACL_CU_009, Cx. 4, D. 41**

¹⁶ 1663, Abril, 20, São Luís do Maranhão. CARTA do governador do
Maranhão, Rui Vaz de Siqueira, ao rei D. Afonso VI, sobre as
vantagens de sujeitar a capitania do Ceará ao governo do Maranhão
e sobre alteração de comportamento dos índios devido às ações do
capitão da referida capitania e de um religioso da Companhia de
Jesus nele atuante como missionário. Anexo: 1 doc.

AHU_ACL_CU_009, Cx. 4 , D. 467.

¹⁷ 1663, Julho, 20, São Luís do Maranhão. Carta do governador do Maranhão, Rui Vaz de Sequeira, para o Conselho Ultramarino, sobre as conveniências de se recuperar a capitania do Ceará, e o levantamento dos índios tabajaras, provocado pelas violências exercidas por um religioso da Companhia de Jesus com o auxílio do capitão do Ceará, que não pretendia sujeitar-se ao governo do Maranhão. Anexo: 2 docs. **AHU_ACL_CU_009,Cx.4, D. 470.**

¹⁸ ALENCASTRO, 2000, p.312-318.

¹⁹ ALENCASTRO, 2000, p.224-232.

²⁰ Expressão francesa para se referir ao comércio em geral, mas também se refere ao trato de deportados africanos para as Américas.

²¹ Números baseados na pesquisa de estudos sistemáticos de duas gerações de especialistas que levaram à criação da Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), lançada em 2006.

²² PITTA, 1878, p.269.

²³ Ibidem.

24

²⁵ VIDAL, L . A cidade que atravessou o Atlântico. **Revista de História** (Rio de Janeiro) , v. 43, p. 64-68, 2009.

²⁶ PITTA, 1878, p.58.

²⁷ Trato no sentido da dificuldade de comércio entre as províncias do Norte e o Brasil.

²⁸ PITTA, 1878, p.58.

²⁹ VIEIRA, 1925, p.447.

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

³² Secreção do estômago da baleia que a atinge a forma petrificada, de grande valor comercial e usada na indústria de perfumes.

³³ 1656, Julho, 8, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre as considerações feitas por André Vidal de Negreiros, governador do Estado do Maranhão, em relação ao estado da praça do Ceará e da necessidade de construir nova fortificação. Anexo: 1 lembrete. **AHU_ACL_CU_009, Cx. 4, D. 387.**

³⁴ VIEIRA, 1925, p.324.

³⁵ VIEIRA, 1925, p.480.

³⁶ VIEIRA, Antonio Viera. **Vozes saudosas, da eloquência , do espirito , do zelo , e eminente sabedoria.** Na officina de Miguel Rodrigues, 1736, p.18.

³⁷ VIEIRA, 1736, p.20.

³⁸ VIEIRA, 1736, p.23.

³⁹ VIEIRA, 1736, p.21.

⁴⁰ VIEIRA, 1736, p.22.

⁴¹ SEGURO, 1877, p.224.

⁴² SEGURO, 1877, p.137.

⁴³ SEGURO, 1877, p.224.

⁴⁴ SEGURO, 1877, p.494-495.

⁴⁵ VIEIRA, 1736, p.482.

⁴⁶ VIEIRA,1736, p.27.

⁴⁷ Parte dessas dunas e areais referidos é inerente as travessias do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, formado por um número indefinido de dunas e lagoas que são geradas pela combinação de um conjunto de condições gerais da natureza e se movem pela força dos ventos. Conferir em: LUNA, Marco CM de M.; PARTELI, Eric JR; HERRMANN, Hans J. Model for a dune field with an exposed water table. **Geomorphology**, v. 159, p. 169-177, 2012.

⁴⁸ VIEIRA,1736, p.27.

⁴⁹ VIEIRA,1736, p.27.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Ibidem, p.28.

⁵² BETTENDORFF, João Filipe. **Crônica da missão dos padres da Companhia de Jesus no estado do Maranhão**. 1a ed. Brasília : Senado Federal, Conselho Editorial, 2010, p.XLVI.

⁵³ VIEIRA,1736, p.30.

⁵⁴ VIEIRA,1736,p.

⁵⁵ PESSOA, Fernando. **Mensagem**. 4 ed. São Paulo: Martin Claret, 2011, p.69.

⁵⁶ VIEIRA, 1736, p.41.

⁵⁷ ALENCASTRO, p. 6-8, 2010.

⁵⁸ Notar a maneira na qual os brasileiros eram apresentados, como se estrangeiros fossem.

⁵⁹ BETTENDORFF,2010,p. LXVII.

⁶⁰ BETTENDORFF,2010,p. LXVII.

⁶¹ Ibidem.

⁶² STUART,B. Documentos relativos ao Mestre de Campo M. A. de Moraes Navarro. **Revista do Instituto do Ceará**, p.161-163, 1917. Disponível em: <https://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1917/1917-DocumentosrelativosaoMestredeCampoMAdeMoraesNavarro.pdf>.

Acesso em: 30 jan. 2024.

⁶³ STUDART, 1917, p.161-163.

⁶⁴ Ao examinar a semântica do tempo e dicionários da época descobrimos significava: conhecer terras estranhas ou ainda sem conhecimento das mesmas.

⁶⁵ Tiro de mosquete era uma expressão da época usada para se referir a uma distância entre 90 e 100 metros, enquanto que uma feitoria tinha o equivalente a um tiro de canhão, isto é, um raio de 3 a 4 quilômetros.

⁶⁶ VIEIRA, 1736, p.103.

⁶⁷ BETTENDORFF, 2010, p.353-354.

⁶⁸ Couto, D. D. do L. **Desaggravos do Brasil glorias de Pernambuco.** Rio de Janeiro: Officina Typographica da Biblioteca Nacional, 1904, p.168.

⁶⁹ PITTA, 1878, p.265.

⁷⁰ Ibidem, p.3-4.

⁷¹ DELSON, 1995, p.12-15.

⁷² Daniel, João. Tesouro descoberto no rio Amazonas. **Anais da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, v. 95, t. 1, 1975, p.270. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/402630/per402630_1975_a00095.pdf.

Acesso em: 30 jan. 2024.

⁷³ DELSON, 1995, 26-28.

