



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - PPHIS

**ENTRE COSTAS BRASÍLICAS: O TRÁFICO INTERNO DE
ESCRAVOS EM DIREITURA A AMAZÔNIA, C.1778 – C.1830**

DIEGO PEREIRA SANTOS

**BELÉM/PA
2013**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

DIEGO PEREIRA SANTOS
MATRÍCULA 2011156M0007

**ENTRE COSTAS BRASÍLICAS: O TRÁFICO INTERNO DE
ESCRAVOS EM DIREITURA À AMAZÔNIA, C.1778 – C.1830**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História, sob a orientação do Prof. Doutor Didier Lahon.

BELÉM/PA
2013

DIEGO PEREIRA SANTOS

**ENTRE COSTAS BRASÍLICAS: O TRÁFICO INTERNO DE
ESCRAVOS EM DIREITURA À AMAZÔNIA, C.1778 – C.1830**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Federal do Pará (UFPA), como requisito à obtenção do título de Mestre em História.

DEFESA: ____/____/ 2013

Banca Examinadora

Prof. Dr. Didier André Roger Lahon
(Orientador)
PPHIST/IFCH/UFPA

Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto
(Examinador)
PPHIS/IFCH/UFPA

Prof. Dr. José Alves de Souza Junior
(Examinador)
PPHIST/IFCH/UFPA

Prof.^a Dr.^a Eliane Lopes Soares
(Examinador)

BELÉM/PA
2013

À Gilcelle Queiroz

AGRADECIMENTOS

A trajetória desta dissertação de conclusão de pós-graduação teve um percurso que contou com a ajuda e a colaboração de diversas pessoas, que não necessariamente ajudaram na criação deste projeto e do seu texto derradeiro, mas que sem dúvida contribuíram para formar este autor como pessoa.

Nada teria sido possível sem a casa materna, meu lugar de formação... Fui presenteado por Deus com um lar, uma pequena família, mas que se fez e se faz com grande amor. Infelizmente minha avó Lourdes não está mais entre nós para ver este trabalho concluído, ainda que eu tenha certeza que em algum lugar ela está torcendo por mais esse passo importante. Aos que se fazem materialmente presentes, minha mãe e meu irmão, a vocês, obrigado por tudo, desde as mais infantis brigas ao incomensurável prazer de tê-los.

Não posso deixar de me remeter aos parentes mais próximos, também por via materna, e que lembro com carinho, em particular quando da possibilidade que me proporcionaram de ficar mais perto do colégio ainda no meu processo de formação educacional. Foram anos difíceis, mas de que vale a vida sem esforço, sem o prazer da conquista de um velho, ou novo objetivo.

Acompanhando esta nau de vela içada, entre altos e baixos, momentos felizes e outros nem tanto, tenho contado com a presença marcante de minha esposa, Gilcelle Queiroz, companheira e futura mãe dos meus filhos, obrigado! Reconheço que em momentos em que a embarcação esteve próxima de inclinar, foi você quem me deu força para continuar remando, remando...

Meus sinceros e elogiosos agradecimentos ao amigo e professor Didier Lahon, orientador desta pesquisa, a presteza e os momentos de formação, esses foram muito marcantes para mim, até quando não nos referíamos à academia. Mesmo estando distante este nunca deixou de ser o colaborador atento e exigente e com quem tantas vezes também dividi as angústias teóricas e práticas da vida profissional.

À coordenação de aperfeiçoamento de pessoal de nível superior (CAPES), pela bolsa concedida durante os 24 meses desta pesquisa, sem esse auxílio dificilmente teria conseguido me manter atualizado em relação às discussões historiográficas e a participação em congressos e apresentações de trabalho, tão fundamentais no meio acadêmico.

Aos poucos, mas verdadeiros amigos que construí durante a vida, a graduação e o mestrado. Frederik Louise, obrigado pelos momentos de entretenimento e por partilhar momentos pessoais; ao casal, Marcel Rolim e Tamyris Monteiro, pela companhia; Aiala Colares, amigo que muitas vezes discuti textos interdisciplinares e angústias da vida pessoal. Além daqueles amigos de longa data, Pedro Sérgio Antunes, Felipe Chaves e Tiago Rosário, cuja partilha dos momentos lúdicos foram fundamentais para moldar este historiador.

Agradeço a todos os professores de Faculdade de História, lugar onde dei os primeiros passos enquanto profissional da área. Bem como ao programa de pós-graduação stricto sensu em História Social da Amazônia, pelas indicações e sugestões tão enriquecedoras para as aberturas e os diálogos nas diversas disciplinas ofertadas. Especialmente, os tópicos temáticos de Demografia, População e Gênero; História da África e teoria da História.

Particularmente destaco, entre tantos que merecem minha lembrança, os professores: Rafael Chambouleyron, pela solicitude; Karl Arenz, que durante as vésperas da qualificação se mostrou bastante solícito para ler o meu texto; José Alves de Souza Júnior e José Maia Bezerra Neto, pelas proveitosas e pertinentes indagações e críticas no exame de qualificação; Além da colaboração externa, mas não menos importante, de José Luiz Ruiz-Peinado Alonso, por ter lido meus artigos e por ter proposto questões, que de alguma maneira se fizeram presentes na elaboração deste texto final.

Excluo de todos, no entanto, a responsabilidade pelas incongruências e lacunas deste trabalho monográfico, sendo essas da invariável responsabilidade do autor.

*...E continuas a mover-te em teu leito
Leito onde descansas ora sim, ora não
Oceanos Atlântico Sul e Atlântico Norte
Desenhando assim, uma linda ponte.
(Mercêdes Pordeus)*

RESUMO

Após o final do monopólio exercido pela companhia pombalina, pensada estrategicamente para a Amazônia na segunda metade do século XVIII, emergirá um comércio interno de escravos por via marítima em direção a estas paragens. Este tráfico de escravos passou a ser visto pelas autoridades régias como um perigo a sobrevivência de seus negócios e da agricultura. Por outro lado, não foram poucos os comerciantes e moradores da área setentrional da colônia e da província que receberam de bom grado a mão de obra africana vinda de áreas costeiras brasileiras. Nesta dissertação, a partir desse tráfico interno de escravos percebo a importância considerável deste comércio negreiro para Amazônia buscando refletir sobre os seus mecanismos de funcionamento e reprodução.

Palavras-chaves: segunda metade do século XVIII - tráfico interno de escravos - mecanismos de funcionamento e reprodução.

ABSTRACT

After the end of the monopoly drilled by the so-called pombalina company, strategically designed for the Amazon during the second half of the eighteenth century, emerge an internal slave trade by sea in directness to these stops. This slave trade was seen by royal authorities as a danger to the survival of their businesses and agriculture. On the other hand, there were many merchants and residents of the northern area of the colony and province that received the willingly African labor coming from Brazilian coastal areas. In this dissertation, from that internal trafficking of slaves, I realize the great importance of this slave trade to Amazon looking for reflect on their mechanisms of functioning and reproduction.

Keywords: second half of the eighteenth century - Internal trafficking of slaves - working mechanisms and reproduction

LISTA DE TABELAS

TABELA I – Quantidade de escravos desembarcados durante o monopólio da Companhia Geral para as capitanias do Grão-Pará e Maranhão	37
TABELA II – Viagens realizadas da Bahia em direção ao Maranhão (1801-1805)	42
TABELA III – Mapa de escravos desembarcados no Maranhão em 1803	48
TABELA IV – Itinerários conhecidos do tráfico interno (1778-1811)	53
TABELA V – Mapeando o tráfico interno para Amazônia (1778-1811)	55
TABELA VI – Mapa da escravatura que entrou no porto de São Luís em 1793	70
TABELA VII – Taxas de mortandade nas embarcações vindas da África e identificadas, entre os anos de 1778 e 1805	74
TABELA VIII – Mestres e viagens realizadas (1778-1805)	77
TABELA IX – Viagens internas identificadas com capitães e mestres (1778-1805)	79
TABELA X – Mestres com mais viagens efetuadas	86

LISTA DE ILUSTRAÇÕES OU FIGURAS

FIGURA I – Avanço das áreas de produção e expansão agrícola na capitania do Maranhão (1750 – 1820)	31
FIGURA II – Prováveis rotas marítimas no espaço atlântico	59
FIGURA III – Principais correntes oceânicas	60
FIGURA IV – Sumaca arqueada e navegando	63

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AHU-PA – Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, sobre a Capitania do Pará.

AHU-MA – Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, sobre a Capitania do Maranhão.

APEM – Arquivo Público do Estado do Maranhão

BDCTE – Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos

CGCPM – Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão

TVS-MA – Termo de Visita de Saúde

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
1.1. Apresentação do objeto de estudo	14
1.2. O conceito de <i>tráfico e tráfico interno</i> de escravos	18
1.3. Fontes e métodos de pesquisa	20
2. CAPÍTULO I – A Amazônia no final do século XVIII: escravidão africana, economia e a companhia pombalina	25
2.1. Historiografia da escravidão na Amazônia	25
2.2. Grão Pará e Maranhão: adiantamentos e suas economias	29
2.3. A Companhia Pombalina e os números do tráfico de escravos	34
2.4. Iniciativas da coroa ao tráfico de escravos	39
2.5. Queixumes à Companhia Geral e a emergência do comércio inter-regional de escravos	43
3. CAPÍTULO II – A Configuração do tráfico brasílico	50
3.1. Modalidades do <i>tráfico interno</i> e mobilidades de rotas: números, organização e dinâmicas	50
3.2. Navegabilidade nas travessias do litoral atlântico	58
3.3. A migração forçada: os escravos em trânsito nas costas	68
3.3.1 Mortes nos traslados	72
3.4. Os agentes do comércio negreiro	76
3.4.1. Os Mestres e o número de viagens realizadas	77
3.6. A legalidade e o contrabando	99
CONCLUSÃO	106
FONTES	123
Manuscritas	123

Fontes Impressas	124
Fontes em meio digital	124
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	125
APÊNDICE	109
Apêndice A – Número de escravos desembarcados no Maranhão. (1778-1805)	109
Apêndice B – Número de escravos de Pernambuco desembarcados no Maranhão (1778-1805)	111
Apêndice C – Taxa de mortalidade do tráfico intercontinental (1778-1805)	115
Apêndice D – Rotas frequentadas pelos capitães de negreiros que mais se destacaram no comércio interno de escravos (1778-1793)	122
ANEXOS	108
Anexo A - Alvará de 22 de janeiro de 1810	108

1. INTRODUÇÃO

1.1. Apresentação do objeto de estudo

O ponto de partida inicial para esta dissertação surgiu a partir da constatação de um comércio inter-regional de mão de obra negra direcionado para os portos do Maranhão e Grão Pará e que a historiografia e os trabalhos sobre os negros negligenciaram até o presente momento. O nomeado “tráfico interno”, quando muito, foi apresentado após o fim definitivo do tráfico a partir da lei Eusébio de Queiroz, em 1850, onde os portos *periféricos*, a exemplo do Pará, haviam servido aos *dinâmicos* centros do país,¹ ainda que com algum esforço da historiografia da Amazônia esta lógica possa ser pensada também de forma inversa.² Entretanto, para anos anteriores, em particular para o quartel final dos setecentos e o transcorrer da primeira metade dos oitocentos, cronologia que contempla o desenvolvimento desta pesquisa, o tráfico interno por via marítima, não recebeu, exceto pouquíssimas referências, a devida atenção de estudiosos.³

De certa maneira, incomodava-me pensar a companhia monopolista pombalina criada para movimentar o comércio na Amazônia como o grande momento de chegada de mão de obra escrava nestas paragens, sem, necessariamente, saber, com maior precisão, o que vinha depois, principalmente como essa região se comportou em relação ao desembarque de africanos. Assim, dando continuidade ao projeto da graduação, momento que iniciou o meu despertar sobre o tráfico de escravos, comecei a procurar evidências que me possibilitassem uma arguição. Primeiramente a partir da leitura dos manuscritos do arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa sobre as capitânicas do Grão-Pará e Maranhão, documentação avulsa. Neste instante começavam a surgir cada vez mais “fios” que eu buscava desenrolar.

Foi neste momento que conheci um artigo, publicado na Revista Estudos Amazônicos, de José Ruiz-Peinado Alonso, em 2009, onde o autor indicava o possível

¹ GRAHAN, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. *Afro-Ásia*, 27 (2002), 126-130.

² José Maia Bezerra Neto indicou, a partir de dados de jornais e registro de alfândega, a maior quantidade de escravos importados em detrimento das exportações, pensando o porto de Belém como um porto atraente aos negociantes de escravos. Cf. BEZERRA NETO, José Maia. Mercado, conflitos e controle social. Aspectos da escravidão urbana em Belém (1860-1888), *História & Perspectivas*, Uberlândia (41): 267-298 jul.dez.2009, p. 274-277.

³ Cf. BARATA, Manuel. *Formação Histórica do Pará*. Belém: UFPA, 1973, p. 76 e 101. (para o Grão Pará); MEIRELES, Marinélma Costa. Tráfico transatlântico e procedências africanas no Maranhão setecentista. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação da Universidade de Brasília Brasília, 2006. (para o Maranhão); VERGOLINO, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A Presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica*. – Belém, Arquivo Público do Pará, 1990, p. 50, além dos documentos manuscritos catalogados.

volume do tráfico a partir de descoberta de uma documentação inédita: um discurso demonstrativo sobre a entrada de escravos no Pará e no Maranhão, após a extinção da Companhia Geral de Comércio. Nesse texto o autor anunciava as possíveis redes de comércio ativadas e o papel dos negociantes com o fim da companhia. Logo, o que parecia ser um documento indicativo de uma hipótese, mostrar-se-ia a partir dos números, cada vez mais concretos, que começavam a ganhar maior relevo com o decorrer da minha pesquisa.

Paralelamente, Didier Lahon realizou uma viagem para o Maranhão onde fez diversas incursões no Arquivo Público estadual. A pesquisa marcou o encontro com uma “nova” documentação digitalizada, cedida generosamente pelo pesquisador maranhense Reinaldo dos Santos Barroso. Na verdade, a novidade estaria mais ligada ao tratamento dispensado a ela do que propriamente a sua descoberta. Entre outros, os registros denominados de termos de visita de saúde do Maranhão tornar-se-iam um dos alicerces deste trabalho. Já em Belém, eu e Didier Lahon trabalhamos semanas aquela documentação, a qual nós passamos a agregar em uma base de dados que nos possibilitasse uma maior facilidade de consulta.⁴ Passamos, então, a destacar os aspectos que considerávamos intrínsecos.

As indicações sobre a quantidade de escravos, os nomes das embarcações, o dia dos desembarques, o número de embarcados e desembarcados, entre outras informações trazidas por aquela documentação, fechariam o primeiro momento das nossas inquirições. Surgiram então novas interrogações, agora direcionadas aos portos com os quais o Maranhão contatou, sobretudo, pela constância de desembarques, com Pernambuco e Bahia, mais também com o Grão-Pará. Dada à frequência e quantidade de indagações voltamos recorrentemente à documentação do *Projeto Resgate Barão do Rio Branco* sobre as capitanias do Maranhão e Pará. Durante esse laborioso período, algumas perguntas continuaram sem resposta. Chamava-nos particularmente atenção à desproporção de escravos desembarcados no Maranhão e no Grão-Pará, com números mais relevantes, quase sempre, em favor da primeira área. Resolvemos então procurar, como já havíamos encontrado para o Maranhão, documentos alfandegários sobre o registro das embarcações para o Grão-Pará, infelizmente sem sucesso. Apesar disso, avolumavam-se indícios documentais sobre a feitura daquele tipo de instrumento, entre eles, registros de leis régias sobre a obrigatoriedade da realização

⁴ O pesquisador Didier Lahon vem desenvolvendo pesquisa intitulada: *Relações triangulares entre o Pará-Maranhão, a África e o Portugal. O tráfico negreiro do final do século XVII até 1846: novos dados, novos olhares. Foco sobre a Senegâmbia*, com créditos do CNPQ.

daquele fundamental instrumento para a saúde do povo e o controle administrativo das capitanias e províncias.

Daquele momento em diante, os números que foram indicados nas visitas das embarcações somavam-se as fichas da base de dados do comércio transatlântico de escravos (BDCTE) e aos mapas do arquivo histórico ultramarino sobre as principais capitanias setentrionais.

Nesta fase, fizemos uso de uma abordagem quantitativa, aplicando-a na criação de um banco de dados, o qual nos possibilitou o cruzamento das fontes diversas. No entanto, buscamos fazer uma leitura a contrapelo da documentação, para citar Walter Benjamin. Cabe salientar, nesse sentido, que não acreditamos que os números por si nos forneçam a veracidade dos fatos ou que a pesquisa se resume a eles, mas sem dúvida eles nos possibilitaram uma arguição a partir de indícios provocadores. O aparecimento de nomes de comerciantes, traficantes e mestres dos navios também serviram, como se verá, para matizar os dados brutos.

Diante das questões expostas acima, resolvemos delimitar nosso recorte cronológico iniciando exatamente a partir de 1778, fim do monopólio exercido pela companhia pombalina. Esse recorte inicial justifica-se pelo fato de que mesmo tendo consciência de que o comércio interno de escravos não começa neste momento, mais sem dúvida seja anterior a ele, é somente a partir dessa data que ele revelar-se-á de uma maneira mais concreta na documentação. Já a baliza final desta pesquisa encerra-se em 1830, contribuindo para esse recorte os limites da própria documentação que não nos permitiu ir mais longe, o que seria interessantíssimo, mas que demandaria uma percepção das mudanças sociais, políticas, culturais e econômicas que extrapolariam os objetivos deste enredo. Apesar disso, estamos conscientes de que houve a permanência deste comércio legal pelo menos até as leis abolicionistas, quando desde 1850 passou a se denominar de *tráfico interprovincial* na historiografia.

Para problematizar melhor o tráfico costeiro resolvemos fixar o nosso objeto nas duas capitanias – Grão-Pará e Maranhão – tendo em vista entender melhor as dinâmicas dos portos setentrionais em relação ao tráfico interno, ainda que ambas passassem a se diferenciar, especialmente após o fim da companhia. Essas particularidades de cada área teria alguma relação com as características econômicas peculiares? Ou o desembarque de negros no porto de São Luís se justificaria por ser esta uma rota relativamente mais fácil que a do Pará, devido as correntes marítimas? E, ainda, será que a tão propalada pobreza dos colonos do Pará seria

suficiente para explicar a desproporção em favor do Maranhão? Quem eram e de onde provinham os escravos desembarcados em cada região, seriam vindos diretamente da África ou escravos já ambientados a realidade brasileira? Enfim, estas são algumas perguntas que permearam o transcorrer dessa pesquisa.

Desenvolveremos uma escrita histórica que se fará a partir de relações espaço-tempo, entretanto sem muitas vezes seguir linearmente uma forma sequenciada e cronológica. Acreditamos que dessa maneira podemos perceber melhor o dinamismo do comércio costeiro interno e dos temas a ele relacionados.

Esta investigação desenvolver-se-á em dois capítulos, didaticamente divididos, mas interligados e complementares. No primeiro capítulo, intentamos apontar elementos teóricos indispensáveis à compreensão da história da Amazônia e do tráfico de escravos africanos em direção ao norte da colônia e do império brasileiro, apontando estereótipos e imagens distorcidas. O discurso consolidado na historiografia do *Antigo Sistema Colonial* que vê o Brasil, e entre os *brasileiros*, a relação distorcida dentro do pensamento dicotômico centro-periferia será questionado, revelar-se-ão, também na Amazônia, formas autônomas de comércio e de acumulação de capitais, sem perder de vista as conexões estabelecidas com outras regiões.

Colocaremos também em pauta, as questões ligadas às economias das regiões em que o tráfico interno se desenvolve. Nesse sentido, percorremos o Maranhão e Grão-Pará na intenção de fornecer elementos para que se compreendam os aspectos que os individualizam em relação ao tráfico.

Objetiva-se buscar perceber a conexão do tráfico transoceânico com o tráfico interno, buscando compreender que é a partir do não atendimento dos colonos pela mão de obra negra que se criaram rotas alternativas de comércio, particularmente durante a vigência da Companhia Geral de comércio do Grão-Pará e Maranhão e expressos na constância das diversas e recorrentes reclamações contra ela e as suas práticas, em especial no momento da proximidade da extinção do seu monopólio na segunda metade do século XVIII.

No segundo capítulo adentraremos a lógica de reprodução do tráfico inter-regional, apontando as questões fundamentais envolvidas no tráfico costeiro: as ligações e a importância que portos como Pernambuco e Bahia, áreas que naquele momento demonstravam um redirecionamento no que se refere ao comércio negreiro brasileiro, devido ao crescimento da região sudeste, em particular pela crescente intensificação do papel desempenhado pelo Rio de Janeiro. Não obstante a outras áreas, como a Paraíba e o Ceará,

propalados pelo pequeno dinamismo se comparadas ao sudeste, mas que, sem dúvida, contribuíram para uma percepção da Amazônia enquanto espaço de movimento de pessoas e mercadorias.

Buscaremos entender as rotas mais frequentadas pelas embarcações que vinham em direitura ao norte, à função dos negociantes e dos mestres de embarcações nestas redes do comércio de almas, tanto no Maranhão quanto no Grão Pará, e suas conexões inter-regionais e, em alguns casos, intrarregionais. Discutiremos sobre a capacidade de reprodução do tráfico a partir das embarcações e suas capacidades no transporte de negros, destacando o papel das sumacas.

Finalmente, refletiremos sobre o contrabando realizado pelos traficantes que abasteciam a área setentrional do território brasílico. Estas últimas considerações têm a finalidade de demonstrar aos leitores que o tráfico interno esteve sujeito às oscilações do mercado negreiro, ora como atividade compensadora do tráfico transoceânico, por via legal, mas também como alternativa ilegal onde as próprias autoridades metropolitanas não tiveram como freá-la, apesar das diversas e constantes tentativas.

1.2. O Conceito de *tráfico* e *tráfico interno* de escravos:

Iniciemos esta conceituação levando em consideração a palavra, ou melhor, o conceito *tráfico*. A opção de pensá-la sob esse prisma se justifica pelo seu caráter polissêmico, ou seja, a multiplicidade de definições que este vocábulo pôde adquirir, de acordo com diversos períodos históricos. Uma vez que pensamos que estes não desconsideraram as discussões, polêmicas e contradições em torno da mão de obra escrava.

Segundo o dicionário da Língua Portuguesa do padre Rafael Bluteau há três palavras que remetem ao comércio desenvolvido no século XVIII, são elas: *traficância*, *traficante* e *traficar*. Percorramos suas respectivas definições:

Traficância, f.f. trato do traficante.

Traficante, f.m. o que trata em comercios, e vive de indústria, de ordinario se diz á má parte.

Traficar, v.n. chatinar, § Negociar com girias, ardiz, não lisamente v. g. o que contrahe dividas, e vai sucessivamente pedindo dinheiro a uns para pagar os outros, e faz semelhantes obras.⁵

⁵ BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da Língua Portuguesa*, TOMO II, Reformado e acrescentado por Antonio de Moraes Silva, Lisboa: Oficina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, p. 479.

Nos dicionários do século XVIII e do prelúdio do século XIX, como o de Antonio Moraes Silva (primeira ed. 1789), a expressão *tráfico* nem sequer aparece.⁶ A mesma somente teria significado notável no *Novo dicionário da língua portuguesa* de Eduardo de Faria, publicado em 1849.⁷ Ainda que este último seja publicado em Portugal, pode-se depreender que a ocorrência da palavra estivesse ligada, naquele momento, as discussões sobre o fim do tráfico que já ganhavam grande repercussão através da pressão inglesa sobre os lusos, pelo menos desde 1807, contribuindo para a assinatura da Convenção de Viena em 1815. A partir desse ano, como resolução de Viena, legalmente o tráfico de escravos estaria proibido acima do equador. Este tratado de abolição do tráfico de escravos passaria a vigorar em todos os lugares das costas da África ao norte da linha equinocial. No artigo 1º enuncia-se a proibição da compra e do tráfico de escravos na dita áreas, mas ao mesmo tempo ressalva-se: “excetuando (...) navios que tiverem saído dos portos do Brasil, antes que a (...) ratificação haja sido publicada; com tanto que a viagem desse ou desses navios se não estenda as mais de seis meses depois da mencionada publicação”.⁸

Fica evidente que a lei, apesar de buscar o fim do comércio negreiro, inicialmente acima da linha do equador, tinha objetivos ainda maiores. No artigo 4º, por exemplo, os dois governos, português e britânico reservam-se a obrigação de realizar um tratado posterior que viesse a acabar definitivamente com o tráfico nos domínios portugueses.⁹ Este viria com a assinatura da *lei de 1831*, que tornaria o tráfico direto de africanos ilegal para o Brasil.

A definição do termo ainda encontraria uma acepção diferente da qual passou a se potencializar pejorativamente, apesar das ressalvas quanto à utilização indicada por Bluteau para o uso comum da palavra como ‘má parte dos comércios’. Segundo Eduardo de Faria o vocábulo era definido como comércio mercantil, ou simplesmente negócio.¹⁰ Não obstante, a documentação consultada dos séculos XVIII e XIX, não poucas vezes, refere-se ao tráfico simplesmente como um comércio, sendo aqueles que o praticam denominados de *traficantes*,

⁶ SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da Lingua Portuguesa*. TOMO segundo. Lisboa: Tipografia Lacerdina, 1813, p. 209.

⁷ FARIA, Eduardo de. *Novo Diccionario da Lingua Portuguesa*. Volume terceiro. Lisboa: Typographia Lisbonense, 1849.

⁸ Arquivo Público do Maranhão, Livros de Registros Gerais, Livro 59, fl. 122v referindo-se a publicação do Tratado de 1815 no Maranhão e as cláusulas do acordo entre os plenipotenciários europeus, destacando o acordo entre os reis de Portugal e dos domínios lusos e o príncipe do Reino Unido e da Grã-Bretanha e Irlanda. Dada a Resolução no Maranhão apenas um ano depois, a partir do dia 15 do mês de Fevereiro de 1816.

⁹ Cf. *Ibid.*, fl. 123v.

¹⁰ Cf. FARIA, Eduardo de. *Op. Cit.*, p. 209.

indivíduos que levavam uma mercadoria de um lugar a outro, negociando-a com terceiros.¹¹ Dialogando com o conceito, adotaremos tráfico no texto como sinônimo de comércio, para respeitar a sua periodicidade, contudo, à medida que este comércio se tornar ilegal, ou contrabando, deixaremos isso claro para evitar distorções de qualquer ordem.

Cabe aqui um pequeno esclarecimento. Como a pesquisa proposta contempla até 1830, não podemos, à primeira vista, pensar em um comércio de escravos ilegal, até mesmo porque o comércio interno, ainda que possa e sofrerá as oscilações do mercado internacional, não é diretamente atingido pela lei de 7 de novembro de 1831, legislação esta que tornou o comércio brasileiro de escravos africanos como contrabando e que se notabilizou nos estudos históricos como uma “lei para Inglês ver”.

No entanto, cabe salientar que a proibição de comissários volantes, em dezembro de 1755, agentes comissionados de casas mercantis estrangeiras de entrarem e negociarem dentro do Brasil, acabou gerando um contrabando de produtos, já que estes comerciantes negociavam, muitas vezes, diretamente com os lavradores, com grande autonomia.¹² Assim, como estes comissários também estiveram envolvidos no tráfico de escravos, conclui-se que faziam um comércio ilegal de escravos.

A expressão *tráfico interno* de escravos será utilizada neste texto para remeter aos escravos que vinham de áreas brasílicas costeiras, como Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro ou de regiões mais distantes, como o Rio Grande do Sul. Agregamos também ao *tráfico interno* as embarcações que porventura fizessem escalas nos ditos portos, ou seja, quando um navio vindo da África deslocava-se diretamente para o porto de Pernambuco e depois se direcionava ao Grão-Pará ou ao Maranhão. Os motivos, apesar de não tão óbvios, encontram-se na demanda por escravos nos portos brasílicos e na mudança de motivações entre os mestres e capitães dos navios, que poderiam aproveitar uma viagem para descarregar os escravos remanescentes ou mesmo (re)criar objetivos, principalmente comerciais.

1.3. Fontes e métodos de pesquisa:

Os métodos e os procedimentos adotados estiveram voltados ao cruzamento de registros de diversas naturezas, mais especificamente os termos de visita de saúde que

¹¹ Cf. José Maia Bezerra NETO, Uma História do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários, IN: *Revista de Estudos Amazônicos* – Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia. Belém, Editora Açaí, 2009.

¹² Cf. MAXWELL, Kenneth. A Amazônia e o fim dos jesuítas. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs2608200110.htm>> Acesso em: 18 de março de 2013.

ocorriam no porto de São Luís do Maranhão, os documentos avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino sobre as capitanias do Grão-Pará e Maranhão – Projeto Resgate, recenseamentos, do Grão Pará (1788) e da freguesia da Sé de da cidade do Pará – Belém (1785), além dos mapas e fichas dos navios que vieram em direção a Amazônia, esses últimos disponibilizados na base de dados do comércio transatlântico de escravos.

Inicialmente, os registros do Arquivo Histórico Ultramarino sobre as capitanias do Grão-Pará e Maranhão foram fundamentais para demonstração das condições necessárias à emergência em maior escala do *tráfico interno*, as discussões sobre a Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão far-se-ão desde o momento da sua formação, a partir de uma série de discussões quanto a sua relevância, seja em Portugal ou na colônia até o momento em que há a perda do monopólio. As queixas evidentes nas representações aos governadores demonstrarão o quão forte foi à pressão de comerciantes paraenses em relação à criação da companhia, mas também e progressivamente os prejuízos causados por ela.

O interesse dos registros do projeto resgate, bem como ao que fora referendado acima, revelaram-se também nas intenções dos governadores de coibir o tráfico interno, mesmo antes de 1778, o que demonstra o incômodo ao comércio exclusivo da Companhia. Some-se a isso que de 1778 até 1799 essas fontes manuscritas fornecem-nos importantes cifras, a partir dos mapas de população, das chegadas de embarcações nos portos da Amazônia, às vezes com informações mais detalhadas, e outros documentos com informações mais gerais sobre a dinâmica do comércio marítimo. Seja como for, os números foram agrupados o que nos possibilitou pensar tendências do comércio marítimo antes e depois da Companhia e cotejar o comércio intercontinental e o costeiro.

Outro tipo de fonte empregado nesta arguição foram os termos de visita de saúde do Maranhão. Esses registros demonstraram a possibilidade real das embarcações cruzarem partes do atlântico sul em direção ao norte, a Amazônia, indicando as rotas e suas frequências, os dias de duração das viagens, os números de embarcados e eventualmente o de desembarcados e mortos. Apesar da grande possibilidade de discussão e argumentação que nos autorizaram esses registros alfandegários, os documentos se encontravam em péssimas condições, alguns registros com furos devido à acidez da tinta, e mais comumente apresentando sinais de falta de acondicionamento adequado. Todavia, este corpo documental também se revelou como mister para a relativização dos números do comércio interno. Alguns mapas de população do arquivo histórico ultramarino não descreviam de uma maneira

clara as viagens, ou como se evidenciou mais frequentemente, traziam números diferentes quanto aos desembarcados se comparamos aos termos de visita.

O procedimento aplicado inicialmente aos dados numéricos foi buscar, apesar dos números muitas vezes divergentes, eliminar as discrepâncias. Como nesta fase os mapas do arquivo histórico ultramarino demonstraram ser registrados mais recentemente do que os outros dados expressos nos termos de visita de saúde (TVS), o que pode ser mesmo um indicativo de que a alfândega do Maranhão demorava algum tempo para registrá-los, ou até um sinal de fraude; resolvemos optar por aqueles.¹³

Ainda em relação às fontes que tiveram um tratamento serial, tornaram-se imperativas as fichas de viagem da base de dados do comércio transatlântico de escravos. Apesar das ditas não terem necessariamente relação com o *tráfico interno* serviram para a sua melhor compreensão. A partir da indicação do primeiro e do segundo lugares de desembarque, quando havia, nós conseguimos rastrear as embarcações desde a sua arqueação até a chegada, além de possibilitarem um mapeamento dos portos africanos, nos casos das viagens com escalas, dos quais saíam os escravos com destino aos portos da Amazônia.

Tais registros serviram também para afastar possíveis dúvidas quando os dados do AHU se mostravam gerais. Seguindo, por exemplo, o mapa de 1783 do AHU,¹⁴ o título do mapa de escravos descrevia os escravos que entraram no Maranhão *vindos da Costa da Guiné e da Bahia*, sem, contudo, especificar as viagens individualmente, nem o lugar de onde provinham. Neste caso, analisando pormenorizadamente as fichas do Trans-Atlantic Slave Trade que Didier Lahon organizou – por ano, e que gentilmente cedeu a esta pesquisa – verificamos que apenas a sumaca *Nossa Senhora da Guia e Santana* referia-se a um desembarque da Bahia, enquanto os outros correspondiam aos portos da Guiné.¹⁵

¹³ Para exemplificar o caso exposto, ainda que fosse comum a diferença de apenas um dia, podemos citar os casos da sumaca Senhora Mãe dos Homens vinda da Bahia em 1787 que aparece como tendo desembarcado 114 escravos no dia 28 de junho, segundo o termo de visita de saúde, enquanto nos dados do AHU – Lisboa, a mesma embarcação aparece tendo chegado ao dia 27 de junho; o mesmo acontecendo com a sumaca *Divino Espírito Santos* (1787), *Conceição e Santo Antônio* e *Bom Jesus e Vale da Piedade* (1788).

¹⁴ OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão, D. Antônio de Sales Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 21 de janeiro de janeiro de 1784. AHU_ACL_CU_009, Cx. 61, D. 5562.

¹⁵ Neste ano, de 1783, as fichas da Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos referem-se à entrada de 18 embarcações: *Viagem 19542* – Galera *Nossa Senhora da Conceição Africana*, vinda de Bissau com destino ao Pará; *Viagem 19569* – uma embarcação de nome *Africana* também com o mesmo destino, trata-se provavelmente do mesmo navio citado anteriormente; *Viagem 19609* – Corveta *São Francisco de Paula*, com procedência de Cachéu e desembarcada no Pará; *Viagem 19626* – Corveta *São Jorge*, com viagem originária em Bissau, em direitura ao Maranhão; *Viagem 40824* – Ship *Nossa Senhora dos Prazeres*, vinda da África, porém sem especificação do porto, com destino ao Maranhão; *Viagem 41199* – Sumaca *Divino Espírito Santo*, nas mesmas circunstâncias que a anterior; *Viagem 41201* – Corveta *Nossa Senhora Mãe de Deus e Santo Antônio*,

Entretanto, a organização da base de dados trazia diversos problemas para melhor matizar as suas informações. Apesar do comprometimento e do alargamento temporal da pesquisa do grupo de David Eltis – a base de dados do tráfico transatlântico de escravos é composta por cerca de 35.000 expedições individuais de escravos entre 1514 e 1866 – encontram-se muitos registros de embarcações que estavam em duplo, ou seja, dois registros de uma mesma viagem. Isto talvez se justifique pela própria natureza do projeto, tendo o levantamento dos dados contado com a colaboração de pesquisadores de diferentes países, assim como o trabalho com uma documentação de arquivos e bibliotecas de grande parte do mundo atlântico.

Em 1788 há duas fichas para a mesma viagem: 41202 - *Minerva e Macário* e 47251 - *Macário e Minerva*, mesmo capitão, idêntica data de chegada e igual número de escravos. Naquele ano, também se apuram: viagem 41204 - *Senhora da Conceição e Santo Antônio* com 341 escravos chega em 7 de Novembro, capitaneada por Domingos Antônio Ribeiro já a ficha 48436 - *Santíssimo Sacramento e Todos os Santos* chega na mesma data, com o igual número de escravos e dita com o mesmo capitão. Idêntico problema ocorre em 1789 com a embarcação *Minerva e Macário* e *Macário e Minerva*, fichas de viagem 47246 e 41203, respectivamente. Os dados essenciais são iguais; em 1790 as fichas de viagem nº 51161 e 47204 novamente dizem respeito à mesma viagem. Somente há uma diferença de grafia no nome do capitão, na ficha de viagem 47204 nomeia-se *Cobrão*, no lugar de *Cibrão* que aparece várias vezes nas fichas como capitão de embarcações negreiras.

Dando continuidade à apresentação das fontes e as discussão mais voltadas às redes de comércio, conseguimos rastrear, a partir de indicações biográficas e dos censos populacionais do Pará e dos mapas populacionais maranhenses, alguns nomes de personagens relevantes da política e da economia amazônica e que tiveram oportunamente contato com negociantes brasílicos.

nas mesmas circunstâncias que as embarcações antecedentes; *Viagem 41206* – Navio Mercante *Anibal*, com procedência de Bissau, desembarcada no Maranhão; *Viagem 41211* – Galera *Nossa Senhora da Conceição São José e São Caetano*, vinda de Bissau desembarcando escravos no Pará; *Viagem 46413* - sumaca *Santa Tereza de Jesus*, com porto não identificado na África, em direitura ao Maranhão; *Viagem 47222* - Sumaca *Nossa Senhora das Maravilhas*, nas mesmas condições que a anterior; *Viagem 47223* – Galera *Nossa Senhora de Nazaré e Santana*, nas mesmas circunstâncias da antecedente; *Viagem 47224* – Sumaca *Nossa Senhora da Conceição Santo Antônio e Almas*, nas mesmas circunstâncias; *Viagem 47225* - *Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio*, nas mesmas circunstâncias; *Viagem 900031* – Sumaca *Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio*, nas mesmas circunstâncias; *Viagem 900032* – Sumaca *Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio*, nas mesmas circunstâncias; *Viagem 900033* – Sumaca *Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio*, nas mesmas circunstâncias; *Viagem 900034* – Sumaca *Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio*, nas mesmas circunstâncias.

No intento de construir uma base sólida de pesquisa, a partir do agrupamento dos dados, confrontamo-nos com uma série de problemas, entre os quais nomes incompletos (sem sobrenome), sejam de mestres ou embarcações; incongruência de datas ou prováveis equívocos nos registros. Tais discrepâncias tornam-se ainda mais claras quando da ordenação por data, nome da embarcação, nomes dos capitães e portos de origem. Em alguns casos, entretanto, é possível esclarecer dúvidas, eliminar as dissonâncias mais especulativas e até mesmo emendar fragmentos na busca de um entendimento coerente, ou pelo menos, aproximado da realidade. Analisemos alguns casos concretos nos dados arrolados:

O mestre Manuel José Ferreira fora citado uma única vez na documentação. Na documentação do Arquivo Histórico Ultramarino o seu nome aparece como o supracitado, entretanto, no termos de visita de saúde consta o nome de José Ferreira Luz. Dado que o nome da embarcação é semelhante, *Senhora da Piedade*, ambos os registros datam de 27 de Agosto de 1782, com viagem procedida de Pernambuco e idêntico número de escravos, conclui-se que os nomes, apesar de diferentes, correspondem à mesma pessoa.

De forma semelhante, os documentos referem-se ao mestre Miguel Cotrim, sendo este referendado duas vezes nos registros do período. Em 1787 o mesmo aparece no Arquivo Histórico Ultramarino como capitão da sumaca *Senhora da Apresentação*, sendo este o único registro de Cotrim com a dita embarcação. Esta era comumente capitaneada, segundo os termos de visita de saúde do Maranhão, pelo menos desde 1778, por Jacinto José Ferreira, sendo este um dos que mais frequentou os portos da Amazônia, sendo citado 9 vezes entre os anos de 1778 a 1805. Neste caso, pode ter havido um equívoco do escrivão, dado que Jacinto Ferreira era o proprietário da embarcação, ou mesmo ter confiado o seu navio a outro capitão.¹⁶

Poderíamos estender os exemplos a outros casos elucidativos, pois são bastante significativos os casos que sugerem dúvidas, principalmente quando confrontamos fontes diferentes e, até mesmo com propósitos e finalidades divergentes, como são os casos dos nossos registros. Acreditamos, todavia, que tornaríamos o texto bastante repetitivo, dado que os exemplos acima conseguem cumprir a função de ilustrar os problemas encontrados.

¹⁶ PARTES da Alfândega referente às entradas de navios e à cobrança de dízimo correspondentes à sua carga e mapas da carga e valor dos gêneros importados e exportados do porto da cidade de Belém do Pará para os de Lisboa, Porto, Maranhão e Bahia. Datadas de 5 de abril de 1794. AHU_ACL_CU_013, Cx. 104, D. 8219.

CAPÍTULO I

2. A Amazônia no final do século XVIII: escravidão africana, economia e a companhia pombalina.

2.1. Historiografia da escravidão de africanos na Amazônia

A importância da participação das populações de origem africana e dos seus descendentes não precisa mais ser comprovada. Para tanto uma gama de estudos vem corroborando esta tese: inicialmente os trabalhos pioneiros de Manuel Nunes Dias (1949/1970), Arthur Cezar Ferreira Reis (1961), Vicente Salles (1971), Anaíza Vergolino e Napoleão Figueiredo (1990) os estudos de José Maia Bezerra Neto (2001/2013), Rafael Chambouleyron (2006), Benedito Carlos Costa Barbosa (2008/2009), Bárbara da Fonseca Palha (2011), para o Pará; Matthias Rohrig Assunção (1993/2001), de Marinelma Costa Meireles (2006/2009), Maria Celeste Gomes da Silva (2009), Reinaldo dos Santos Barroso Júnior. (2008/2009), para o Maranhão. Mais recentemente, o livro de Patrícia Melo Sampaio (2011) e a dissertação de Mestrado defendida por Marley Antônia Silva da Silva (2012).¹⁷

¹⁷ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia*. Lisboa, Papelaria Fernandes, 1961; DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, 1755-1778*. Belém, UFPA, 1970, 2 vols.; SALLES, Vicente. *O Negro no Pará sob o regime da escravidão*. 3ª edição, Belém: IAP, 2005; VERGOLINO, Henry & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia colonial: Uma notícia histórica*, Arquivo Público do Pará, Belém, 1990; BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão Pará, séculos XVIII-XIX*. Belém, 2001; CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico Equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)*. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 26, nº 52, p. 79-114, 2006; BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Em outras margens do Atlântico. Tráfico Negreiro para o estado do Grão-Pará-Maranhão (1707-1750)*. Dissertação de Mestrado, UFPA, 2009; ASSUNÇÃO, Matthias Rohrig. *Pflanzer, SklavenundKleinbauern in der brasilianischen Provinz Maranhão, 1800-1850*, Frankfurt, Vervuet, 1993; (idem) Maranhão, terra Mandinga. *Comissão Maranhense de Folclore*, Agosto 2001, Boletim on-line nº 20; com texto e título idêntico publicado em <http://portalcapoeira.comem3> de Abril 2007; BARROSO JUNIOR, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)*. Dissertação de Mestrado, Salvador, 2009; MEIRELES, Marinelma Costa. *Tráfico Atlântico e procedências africanas no Maranhão Setecentista*. Dissertação de Mestrado, UNB, 2006; (idem). *As conexões do Maranhão com a África no tráfico de escravos na segunda metade do século XVIII*. *Outros Tempos*, vol. 6, nº 8, dez. 2009 – Dossiê Escravidão, p. 130-145; PALHA, Bárbara da Fonseca. *Escravidão negra em Belém: mercado, trabalho e liberdade (1810-1850)*. Dissertação de Mestrado, UFPA, 2011; SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII*. *4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, 13-15 de maio. Curitiba, 2009; SAMPAIO, Patrícia Melo (org.). *O fim do silêncio: presença negra na Amazônia*. Belém: editora Açáí, 2011; SILVA, Marley Antônia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação de Mestrado, UFPA, 2012.

Além de obras de americanistas como Colin Maclachlan, Daniel Domingues e Walter Hawthorne.¹⁸

Apesar de mais tardia e quantitativamente inferior às outras regiões do sudeste e do nordeste do Brasil, como Pernambuco e Bahia, a presença dos negros marcou profundamente a estrutura e a organização da sociedade amazônica. A “lógica diferenciada” da Amazônia no seu processo de ocupação e a mão de obra predominante indígena, muitas vezes negou à região a contribuição dos negros africanos desembarcados, como se além de terem chegado em menor número, pouco ligados estivessem ao processo colonizador e produtivo na Amazônia. Justificando-se na indicação determinante do extrativismo vegetal na região, a historiografia tradicional e mesmo contemporânea constatou a contraposição da Amazônia ao dinamismo do nordeste açucareiro, onde a modelar *plantation açucareira e escravista* predominou.¹⁹

Este estereótipo esteve ligado ao que o historiador José Maia Bezerra Neto chamou de uma “leitura empobrecida”, a qual não dá conta da totalidade, ou pelo menos da maior parte das experiências construídas pelos negros no Grão-Pará e nem do projeto de colonização pensado para a Amazônia.²⁰

As primeiras referências quanto à introdução de mão de obra africana na Amazônia, remete ao ano de 1692 por iniciativa dos holandeses na região do Oiapoque, contudo, Arthur Cezar Ferreira Reis indica essa ação como empreendimento dos ingleses que buscavam estabelecer-se na região, em particular na costa de Macapá, engendrando o plantio de cana de açúcar.²¹ Por outro lado, Hawthorne, recupera as primeiras entradas de escravos negros na Amazônia anteriormente a Ferreira Reis, retornando ao ano de 1665, este remete a chegada de “alguns” negros na Amazônia. Mas é em 1673 que esse autor indicará, mais precisamente, a chegada de 50 mancipios para a capitania do Maranhão. A experiência paraense, segundo o

¹⁸ MACLACHLAN, Colin M. African Slave Trade and Economic Development in Amazônia, 1700-1800. In: TOPLIN, Robert Brent (ed.). Slavery and Race Relations in Latin America, contributions in Afro-American and African Studies, number 17. Westport, Connecticut; London, England, Greenwood Press, 1974, p. 112-145; DOMINGUES, Daniel. The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: Volume, Routes and Organisation. *Slavery & Abolition*, 29:4, p. 477-501; HAWTHORNE, Walter. From Africa to Brazil: *Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010.

¹⁹ PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 46ª reimpressão da 1ª edição. São Paulo: Brasiliense, 2004; Celso FURTADO. *Formação econômica do Brasil*. 22ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Maria Celeste Gomes da SILVA. A Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e as rotas comerciais na segunda metade do século XVIII. In: *4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, 13-15 de maio. Curitiba, 2009.

²⁰ BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (séc. XVII-XIX)*. Belém: Paka Tatu, p. 17.

²¹ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Tempo e Vida na Amazônia*. Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas, 1965, p. 146.

mesmo autor, dar-se-ia somente nos anos posteriores, mais precisamente em 1680, com negros vindos de Cacheu, em expedição organizada por Joseph Ardezicus.²²

Houve também, desde o século XVII, tentativas tanto da coroa portuguesa quanto das autoridades locais no sentido de incentivar a escravidão negra na Amazônia. Uma vez determinado o fim da escravização dos índios no antigo Estado do Maranhão e Grão Pará pela propalada *Lei de liberdade dos índios de 1680*,²³ fazia-se premente resoluções régias no sentido de possibilitar outras fontes de mão de obra.

Entre as diferentes formas que a coroa encontrou para estimular o comércio negreiro para a Amazônia, Vicente Salles destacou: *o assento ou alistamento compulsório de negros cativos na África*, a exemplo dos contratos da fazenda real com particulares; *a iniciativa particular*, dada a sua irregularidade; *o comércio interno por via terrestre*, contemplando também a ação de particulares; *o contrabando*; além do *estaque ou estanco*, atribuído às companhias monopolistas de comércio.

Essa última modalidade, a qual nos interessa mais de perto dados os objetivos desta pesquisa, fez-se presente na Amazônia desde o final do século XVII, quando em 1682 foi criada a Companhia de Comércio do Maranhão que deveria importar 10.000 escravos africanos em um período de 20 anos. A companhia incorporava o contrato de Cacheu e o comércio da Guiné (1676). Segundo Chambouleyron, dessa forma, a Guiné, o Cabo verde e o Maranhão se conectavam.²⁴ Apesar dos contatos estabelecidos, ou melhor, formalmente consolidados, regionalmente a *Companhia do Maranhão* acabou gerando a *Revolta de Beckman* em 1684, a qual culminou também com a expulsão temporária dos Inacianos do território maranhense.²⁵

Anos transcorridos, em 1686, o chamado *Regimento das Missões* que concedeu aos missionários o controle sobre a população indígena, previa, como uma de suas cláusulas, a formação de uma companhia para a importação de escravos negros,²⁶ que não chegou a ser concretizada por falta de capital privado. No final dos seiscentos a Coroa financiaria a

²² Cf. Walter HAWTHORNE. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010, p. 40-41.

²³ *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. 66 (1948), p. 57-59.

²⁴ Cf. CHAMBOULEYRON, Rafael. "Muita terra...sem comércio". *O Estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII IN: Revista Outros Tempos*. Volume 8, número 12, dezembro de 2011 – Dossiê História Atlântica e da Diáspora Africana, p. 94.

²⁵ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *O trabalho compulsório na Amazônia, séculos XVII-XVIII*. *Arrabalde*, Ano I, n.º 2, set./dez., 1988, p. 104; Rafael CHAMBOULEYRON, *Revoltas no Estado do Maranhão*, 2005, p.41-42.

²⁶ *Ibid.*, p. 104.

formação da *Companhia de Cacheu e Cabo Verde*, tendo essa como dever a introdução 145 escravos na Amazônia anualmente, mas também não chegou a cumprir tal desígnio.²⁷

Para Colin Maclachlan, o ideal da *plantation* escravista, introduzida com sucesso no Estado do Brasil, teria motivado as autoridades a tentar também introduzir os negros na Amazônia.²⁸ Concluindo que, apesar das tentativas realizadas, o grande problema a ser enfrentado pela Metrópole e pelas autoridades locais era o reconhecimento das limitações agrícolas da região. Maria Regina Celestino de Almeida, a respeito das considerações de Maclachlan, pensa dois “filtros” que inviabilizaram tal desenvolvimento: a natureza e a financeira, visto que a “preparação do terreno exigia uma farta escravatura que o capital dos colonos paraenses não permitia adquirir”.²⁹ Some-se a esses, comparativamente, argumentos sobre o menor desempenho da produção paraense em relação à maranhense.

Este estereótipo da carência de recursos dos colonos parece ter “engessado” a produção histórica sobre a região, criando um verdadeiro *discurso legitimador*. Não podemos, dada à avidez do tráfico, pensar esta explicação causal como definitiva ou única. Parece-nos relevante destacar que em diversas viagens as vendas ocorriam rapidamente nas áreas de desembarque. É o que ocorre em viagem com procedência do porto de Bissau onde se registrou que 218 escravos foram comercializados no Grão Pará, em 1760, gerando grande “confuzam dos moradores q’ os querião comprar”.³⁰ Mais adiante retomaremos esta questão para remeter as dificuldades da Companhia no abastecimento da mão de obra negra e os reclamos constantes dos moradores de Belém e São Luís, ao longo dos séculos XVII e XVIII para o “aumento e o adiantamento” das culturas da Amazônia.³¹

²⁷ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. *Op. Cit.*, p. 104.

²⁸ MACLACHLAN, Colin M. African Slave Trade and Economic Development in Amazonia, 1700-1800 In TOPLIN, Robert B. *Slavery and Race Relations in Latin America*. Westport, Connecticut/London, England: Greenwood Press, 19, p. 117.

²⁹ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. O trabalho compulsório na Amazônia, séculos XVII-XVIII. *Arrabaldes*, Ano I, n.º 2, set./dez., 1988, p. 103.

³⁰ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Maranhão Manuel Bernardo de Melo e Castro para o secretário de Marinha e Ultramar Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 3 de setembro de 1760. Códice 696. Correspondência do governo com a metrópole, documento 449. Cf. SOUZA JÚNIOR, José Alves de. *Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos. Um estudo sobre a companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2009, p. 187-189.

³¹ OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado 11 de outubro de 1773. AHU_ACL_CU_009, Cx. 47, D. 4578; OFÍCIO do governador Joaquim de Melo e Póvoas para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de março de 1776. AHU_ACL_CU_009, Cx. 50, D. 4872; OFÍCIO do governador José Teles da Silva para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 11 de junho de 1786. AHU_ACL_CU_009, Cx. 67, D. 5879; CARTA do governador da capitania do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para a rainha D. Maria I, datada de 22 de janeiro de 1788.

Finalmente, a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão criada na Amazônia em meados do século XVIII teria tido a função de intensificar legalmente, a partir um conjunto de leis reguladoras, o comércio de negros para a Amazônia.³² A partir dessa constatação, a historiografia, produção histórica sobre a questão da mão de obra negra na região, realçou duas das visões mais cristalizadas sobre o tráfico de escravos entre meados do século XVIII e o início do século XIX. Em primeiro lugar procurou ressaltar o comércio desenvolvido pela companhia monopolista, o tráfico intercontinental, em detrimento do tráfico interno, por vezes menor, mas não desprezível; além de enfatizar o comércio regular ao invés das práticas ilegais e da ação de contrabandistas.

2.2. Grão-Pará e Maranhão: adiantamentos e suas economias

A maior aproximação da coroa portuguesa com o então Estado do Maranhão ratificava a necessidade da elaboração de um plano colonizador diferenciado para a Amazônia, o que fora pensado desde o século XVII, em termos do povoamento, ocupação e, particularmente, da reprodução da mão de obra.³³ Esta centralidade justificar-se-ia pela *condição de fronteira*, destacando os conflitos com outras nações europeias, entre outros, ingleses, irlandeses e holandeses, pelos domínios das terras e rios da Amazônia, juntando-se a isso os frequentes conflitos com os índios.³⁴ Por outro lado, a centralidade do Estado do Maranhão fora determinada por sua própria *pobreza*, ensejando a intervenção vigorosa da coroa.³⁵

AHU_ACL_CU_009, Cx. 70, D. 6112. A dissertação de Marley Silva, recentemente defendida, buscou concatenar as permanentes queixas para o aumento do número de escravos aos discursos sobre o desenvolvimento da agricultura, baseando-se nas visões de naturalistas, pessoas ligadas ao governo português e intelectuais. Cf. SILVA, Marley Antônia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012, p. 60-65.

³² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico do Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000; CARREIRA, António. *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba*. Porto: Editorial Presença, 1983; BEZERRA NETO. *Escravidão negra no Grão Pará (séc. XVII-XIX)*; BARROSO JÚNIOR, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta Guiné para o Maranhão*. Salvador, 2009. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História da Universidade Federal da Bahia.

³³ Cf. Arthur Cezar Ferreira REIS. *A política de Portugal no vale amazônico* [1940]. Belém: SECULT, 1993.

³⁴ Sobre estes conflitos, pode-se consultar uma gama de trabalhos, entre outros: Antônio Ladislau Monteiro BAENA. *Compêndio das eras do Pará*. Belém, 1838; Arthur Cezar Ferreira reis. *A política de Portugal no vale amazônico* [1940]. Belém: SECULT, 1993; Arthur Vianna. *Os exploradores da Amazônia. Revista do Instituto Histórico do Pará*. Belém, 1990; Theodoro Braga. *Apostilas de História do Pará*. Belém: imprensa oficial do Estado, 1913.

³⁵ Cf. Rafael CHAMBOULEYRON, *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)*, Belém: Ed. Açai, 2010, p. 16.

Em 23 de fevereiro 1652, por resolução régia de D. João IV, a vasta área ocupada pelo Estado do Maranhão foi dividida, dando origem a duas capitanias: a do Maranhão e do Grão Pará, que até aquele momento estivera sujeita a jurisdição dos governadores e capitães-generais residentes em São Luís.³⁶ Esta mudança foi consequência das manifestações dos moradores do Pará contra a submissão ao Maranhão.

Segundo Nunes Dias, a separação não surtiu o efeito esperado e a coroa por outro ato régio, dois anos depois, voltou a reunir a duas capitanias, nos “moldes de 1621”³⁷, a partir da resolução de 25 de agosto de 1654. A reunificação do Estado do Maranhão não solucionou as disputas entre as duas capitanias e, em particular, entre as cidades de Belém e São Luís. A questão se prolongou em disputas até o século XVIII. Na primeira metade desse século houve por parte da câmara de São Luís uma representação ao rei datada de 12 de julho de 1721 com objetivos ligados à urgência da desunião do Estado em dois Estados, inclusive no aspecto religioso.³⁸ Finalmente o monarca determinou a divisão das duas capitanias: Grão Pará e Maranhão. Tornando a nomeação para governador independente.

Nos meados dos setecentos a capital do Estado passou a ser Belém e o Estado a ser nomeado *Estado do Grão Pará e Maranhão* e não, como outrora, *Estado do Maranhão e Grão-Pará*, no entanto, cada capitania tinha autonomia administrativa.³⁹ A mudança atendia a razões da “necessidade de defesa mútua contra o inimigo comum”,⁴⁰ a partir daí dava-se maior proteção às áreas que reclamavam assistência. O “inimigo comum”, ou inimigos comuns, eram provavelmente os castelhanos, já que naquele momento havia disputas entre Portugal e Espanha que culminaram com a assinatura do Tratado de Madri, em 1750. Não obstante a presença dos Franceses na cidade de Caiena, que gerou conflitos e desconfiança mútua entre Portugal e França com relação aos domínios coloniais da região.⁴¹

Finalmente as capitanias seriam apartadas definitivamente pelo decreto régio de 20 de agosto de 1772, ratificado em 9 de julho de 1774. Nesta separação as capitanias do Grão Pará e Rio Negro comporiam um novo Estado, excluindo-se dessa o Maranhão e o Piauí, que

³⁶ DIAS, Manuel Nunes. *A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*. São Paulo, 1971, p. 119.

³⁷ *Ibid.*, p. 119; Francisco Adolfo de VARNHAGEN. *História geral do Brasil*. T.3, p. 160.

³⁸ SANTOS, Fabiano Vilaça dos. *O governo das conquistas do norte: trajetórias administrativas no Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1780)*. São Paulo, 2008, p. 32. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação da Universidade de São Paulo. A diocese do Pará foi criada em 1719, sendo reconhecida em 13 de Julho de 1721.

³⁹ Cf. Arthur César Ferreira REIS, *A política de Portugal no vale Amazônico*, 1993, p. 29; Manuel Nunes DIAS, *A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*, 1971, p. 120; Rafael CHAMBOULEYRON, *Revoltas no Estado do Maranhão*, 2005, p. 43.

⁴⁰ Manuel Nunes DIAS, *A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*, 1971, p. 122.

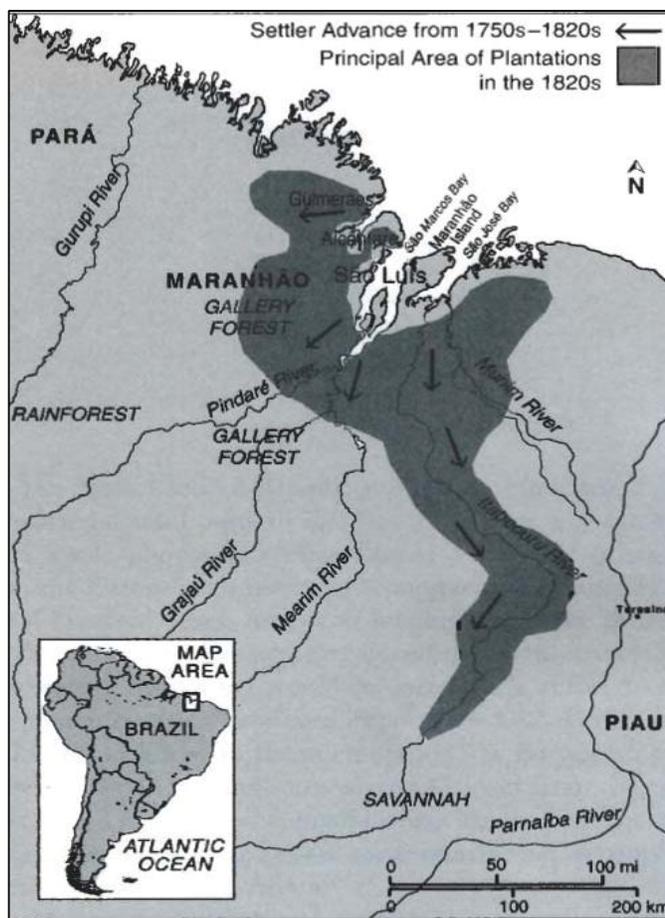
⁴¹ Cf. QUEIROZ, Jonas Marçal de. & GOMES, Flávio. *Amazônia, fronteiras e identidades: reconfigurações coloniais e pós-coloniais (Guianas – séculos XVIII e XIX)*. *Lusotopie* 2002/1, p. 26-28.

formariam outro *Estado* diferente do anterior. Além das disputas internas que envolviam a capitania, motivou também à separação definitiva a racionalização da administração.⁴²

Apesar das aproximações administrativas entre as capitanias do Grão Pará e Maranhão desde o século XVII é oportuno salientar que as mesmas tiveram processos e desenvolvimentos que não se equipararam no transcorrer do século XVIII, seja em termos de incremento da mão de obra, seja em relação à economia.

O Maranhão apresentou um crescimento agrícola, nos setecentos, nas seguintes áreas:

FIGURA I: Avanço das áreas de produção e expansão agrícola na capitania do Maranhão (1750-1820)



Fonte: *Amazônia, 1750-1820*. Hawthorne. From *Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. p.21.

⁴² OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 09 de julho de 1774. AHU_ACL_CU_009, Cx. 48, D. 4646; CARTA do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o rei D. José I, datada de 23 de junho de 1775. AHU_ACL_CU_013, Cx. 74, D. 6223.

Essas recentes frentes de produção e expansão agrícola possibilitaram, em parte, arregimentar uma maior quantidade de mão de obra negra, proporcionalmente superior à quantidade de negros desembarcados no Grão Pará. Prosperavam com grande destaque a lavoura das culturas de arroz e algodão, demarcadas pela trajetória dos rios e povoados, entre eles o Pindaré, Mearim, com destaque para o Itapecuru. Essa última área era bastante cobiçada pelos colonos, uma vez que além de serem terras férteis, ficava a relativa distância da cidade de São Luís do Maranhão, o que facilitava o seu acesso através do rio da Baía de São José.

Dadas às transformações operadas no período, reitera Antônia da Silva Mota, que a capitania do Maranhão caminhava a passos lentos até a segunda metade do século XVIII. Os colonos brancos estabelecidos na região e depois seus descendentes miscigenados sobreviveram com o extrativismo e a criação extensiva de rebanhos bovinos.⁴³ Não se conhecia nenhum gênero de exportação no Maranhão, exceto uma pequena exportação de sola pertencente a um comerciante de nome Lourenço Belfort e uma pequena porção de algodão em fio, ou em rama.⁴⁴

Fazia-se o commercio no principio (do estabelecimento da Companhia Geral do Commercio) fiado, e a troco das producções espontaneas do paiz, como cacáo, salsa parrilha, óleo de copaíba, cravo, e canella do mato, que ali crescem sem cultura, e algum arroz, e algodão; e a diferença dos saldos se fazia por meio de novelos de algodão, grosseiramente fiado peãos gentios, cujos novelos erão empregados em Portugal para torcidas de candieiros”⁴⁵

A interiorização, com o avanço de áreas produtoras, parece ter se intensificado a partir da atuação da Companhia, seja pelo avanço de capitais, sob a forma de dinheiro e ferramentas, seja pela quantidade de sesmarias distribuídas no período, cerca de 50 títulos de terra entre 1756 a 1777, número que chegaria, em seu total, a 450 doações de terras entre 1792 e 1798.⁴⁶

⁴³ MOTA, Antônia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e redes de poder local na capitania do Maranhão*. Tese apresentada ao programa de pós-graduação em História da universidade Federal de Recife. Recife, 2007, p. 14.

⁴⁴ BARATA, Manuel. *Formação Histórica do Pará*. Belém: UFPA, 1973, p. 126.

⁴⁵ Jacome Ratton, “Recordações”, Londres, 1813 Apud BARATA, Manuel. *Formação Histórica do Pará*. Belém: UFPA, 1973, p. 127.

⁴⁶ Cf. MOTA, Antônia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e redes de poder local na capitania do Maranhão*. Tese apresentada ao programa de pós-graduação em História da universidade Federal de Recife. Recife, 2007, p. 17

No Grão Pará, antes da criação da Companhia Geral já se desenvolvia uma economia comercial vinculada à exploração de cacau, sendo este o principal produto de exportação paraense. Rafael Chambouleyron afirma que as primeiras tentativas sistemáticas de plantio de cacau iniciaram-se na década de 1670, destacadamente iniciadas pelos moradores e incentivadas ao mesmo tempo pela coroa.⁴⁷ Mais também por seus agentes, como é o caso da arrematação do contrato do cravo e do cacau na capitania do Pará, em 1679, pelo então governador e capitão general do Estado do Maranhão, Grão Pará e Rio Negro, Inácio Coelho da Silva.⁴⁸ Tais iniciativas acabaram gerando, logo nos anos posteriores, um crescimento da fazenda real.⁴⁹ O que exigiu a extinção do contrato, não obstante isenções de direitos para os principais produtos exportáveis, cacau, baunilha e anil.⁵⁰

O sucesso de tal empreendimento agrícola parece ter sido tão destacado que se pensou na utilização do cacau como moeda de troca, ainda que com alguma resistência por parte dos moradores da capitania do Pará, que preferiam, em vez do cacau, a utilização do cravo, neste tipo de negociação.⁵¹

Segundo Manuel Barata haveria mudanças frente às formas de tratamento do produto diante da chegada de um maior número de africanos e sua gradativa introdução nas atividades agrícolas. Afirma Barata que antes da introdução de cativos pela Companhia de comércio, o cacau era colhido pelos escravos índios no mato, onde nascia espontaneamente, o chamado *cacau bravo*; depois da introdução dos negros, passou a ser cultivado com a denominação de *cacau manso*.⁵²

Desenvolveram-se no Grão Pará também outras atividades, no século XVIII e XIX, paralelamente ao cacau, sendo destacáveis as produções ligadas às atividades de cultivo de algodão, café e arroz.

Já durante o século XIX, precisamente em 1819, quando os naturalistas Spix e Martius estiveram no engenho de Jaguarari, de propriedade dos Henriques, (parentela da qual

⁴⁷ Cf. CHAMBOULEYRON, Rafael. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)*, Belém: Ed. Açai, 2010, p. 155.

⁴⁸ CONSULTA do Conselho Ultramarino para o príncipe regente D. Pedro, sobre a arrematação do contrato do cravo e cacau na capitania do Pará, pelo governador e capitão-general do Estado do Maranhão, Grão-Pará e Rio Negro, Inácio Coelho da Silva. Datada de 22 de dezembro de 1679. AHU_ACL_CU_013, Cx. 2, D. 181.

⁴⁹ CARTA do governador [e capitão-general do Estado] do Maranhão, [Grão-Pará e Rio Negro], Inácio Coelho da Silva, para o príncipe regente [D. Pedro], datada de 10 de abril de 1681. AHU_ACL_CU_013, Cx. 3, D. 189.

⁵⁰ CARTA do governador [e capitão-general do Estado] do Maranhão, [Grão-Pará e Rio Negro], Inácio Coelho da Silva, para o príncipe regente [D. Pedro], datada de 10 de abril de 1681. AHU_ACL_CU_013, Cx. 3, D. 190.

⁵¹ CARTA dos oficiais da Câmara da cidade de Belém do Pará para o rei [D. João V], datada de 26 de julho de 1708. AHU_ACL_CU_013, Cx. 5, D. 426.

⁵² BARATA, Manuel. *Formação Histórica do Pará*. Belém: UFPA, 1973, p. 62.

falaremos no segundo capítulo) deixaram as suas impressões das instalações da casa morada do colono, mas também importante relato sobre as culturas agrícolas que ali prosperavam. Eles destacaram em seus relatos o aproveitamento que se fazia na fazenda da cana “para assucar e principalmente para aguardente”. Assim como a produtividade da fazenda, que gerava, nesse tempo, 1500 pipas por ano.⁵³

Seja como for, é inegável que a região norte teve uma série de desenvolvimentos a partir das reformas pombalinas, esses se fizeram presentes na agricultura e no avanço da colonização, abrindo possibilidades e motivando novos atores sociais nas épocas e décadas posteriores.

2.3. A Companhia Pombalina e os números do tráfico de escravos

A assinatura do Tratado de Madri⁵⁴ ocorrida em meados do século XVIII, na fase derradeira do reinado de D. João V, sendo D. José I entronizado no ano seguinte, cumpria uma função das mais fundamentais. Deflagrou a possibilidade concreta dos portugueses de assegurar a integridade brasileira por poderem, de forma mais autônoma, tratar da ocupação e desenvolvimento da área setentrional.

No ano de 1754, o então governador do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão de Pombal, escreve ao marquês sugerindo a criação de uma companhia de comércio, de que muito carecia aquela região.⁵⁵ A Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão vinha ao encontro dessa missiva. Em 6 de Julho de 1755 fizera-se presente à aprovação régia para a instituição da Companhia, logo no dia posterior publicar-se-ia o Alvará Régio de sua confirmação.

A explicação sobre a constituição das companhias de comércio, neste caso, da companhia pombalina, aparece na maioria dos compêndios como forma de assegurar os domínios lusos na Amazônia. Seguindo o modelo das companhias monopolistas criadas inicialmente pelos britânicos, a congênere amazônica teria sido uma demonstração da

⁵³ SPIX & MARTIUS Apud BARATA, Manuel. *Formação Histórica do Pará*. Belém: UFPA, 1973, p. 121. Em fins do século XVIII, pós Companhia Geral, a produção de aguardente havia provocado reclamações por parte dos governadores, observando que muitos lavradores convertiam os seus canaviais em aguardentes, ao invés de produzir arrobas de açúcar. Ordenando-se que nenhum senhor de engenho pudesse converter cana alguma em aguardentes, que se fabricam abundantemente “nas Engenhocas particulares”, para consumo público. Cf. AHU-Pará, Cx. 84, D. 6917 e D. 6921; Cx. 89, D. 7231.

⁵⁴ O tratado foi firmado entre Portugal e Espanha e definiu os limites entre as suas colônias sul-americanas, pondo fim ao período de instabilidade que lhe antecedeu.

⁵⁵ MAXWELL, Kenneth. *Marques de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996, p. 77.

institucionalização do domínio português, a partir das ideias de modernização e racionalização das relações entre a colônia e a metrópole.

Para Manuel Nunes Dias

A coroa, preocupada com a segurança e com o domínio político do alto-norte do Brasil, encontrou na Companhia o meio mais eficaz de salvaguardar sua soberania num rico patrimônio permanentemente avançado pela luta das grandes potências que a muito haviam inaugurado a partilha política e econômica do Atlântico brasileiro.⁵⁶

Entretanto, este “olhar metropolitano” carece de uma perspectiva mais acurada para a própria realidade e os debates em torno da questão da mão de obra na Amazônia. O próprio Arthur Cezar Ferreira Reis admitiu, no prefácio do livro de Nunes Dias, que a ideia da criação da Companhia existia na região norte: “Já dela se cogitava antes da chegada de Mendonça Furtado”.⁵⁷ Partiremos então do pensamento de que a criação da Companhia não foi apenas uma obra da metrópole portuguesa, mas esteve ligada aos debates que se fizeram presentes, seja em Portugal, mas principalmente entre os colonos da Amazônia, como consta da representação dos moradores da capitania do Pará para o então rei D. José I. Na mensagem, do mês de Fevereiro de 1754, queixam-se da falta de escravos e dos prejuízos causados à economia, solicitando a autorização régia para estabelecerem uma companhia de comércio, com o objetivo premente de introduzir os escravos necessários. Nesse quadro, pressionado, Mendonça Furtado solicita ao rei que atendesse as expectativas desses negociantes, encaminhando-lhe uma minuta de contrato cujas condições poderiam ser alteradas ou mudadas inteiramente, de acordo com as conveniências dos investidores. Desse modo, a ideia de criação da companhia de comércio foi amadurecendo na medida em que iam se acomodando nela os interesses da elite colonial e da elite metropolitana.⁵⁸

A partir daquele momento começava a se pensar concretamente a formação da companhia exclusivista. Entre os privilégios concedidos à Companhia estavam o monopólio de navegação, comércio de mercadorias, e o trato de escravos destinados ao Grão Pará e Maranhão, durante vinte anos a contar-se a partir da primeira frota por ela despachada. A

⁵⁶ DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, 1755-1778*. Belém, UFPA, 1970, 2 vols, p. 22.

⁵⁷ DIAS, Manuel Nunes. *Op. Cit.* p. 16.

⁵⁸ REPRESENTAÇÃO dos moradores da capitania do Pará para o rei D. José I, datada de 15 de fevereiro de 1754. AHU_ACL_CU_013, Cx. 36, D. 3342.

esquadra utilizada pela empresa monopolista fora crescente durante o seu período de atuação. A supracitada possuía naus de guerra, mercantes, galeras, corvetas, bergantins, lanchas, chalupas, escunas, sumacas e lambotes, ao todo, foram 64 navios.⁵⁹ Buscando entender a lógica deste comércio em África, Carreira indica que:

As embarcações pequenas, em especial chalupas, escunas e sumacas eram utilizadas em Cabo verde no serviço entre as ilhas, e em Cacheu e Bissau, nos rios, e nos percursos ao longo da costa (...). Tudo era, depois, concentrado em Bissau ou Cacheu para expedição, com destino a Lisboa, nos navios de maior tonelagem.⁶⁰

Os navios da empresa pombalina também serviram para movimentar o comércio do norte. Enquanto as capitânicas setentrionais importavam da companhia tecidos, louças e gêneros alimentícios exportavam a mesma suas principais produções, entre elas o algodão, arroz, *drogas do sertão* e outros. O que beneficiava, em grande medida, alguns nacionais, mas principalmente os *corpos* da companhia.

Com a morte de D. José chegava ao fim o consulado do marquês de Pombal e, uma vez que este estava afastado do poder, a Companhia de comércio instituída por ele entrou progressivamente em declínio. Por decreto de 5 de Janeiro de 1778, a Rainha D. Maria I, após consulta ao Conselho de Fazenda, deu por “findo o privilégio exclusivo de comércio e navegação dos vinte anos da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, que de fato já havia terminado em 1776”, escreve Cunha Saraiva.⁶¹

Apesar disso, em contraposição a Manuel Nunes Dias, António Carreira pôde pensar um período de manutenção das suas atividades, pós-monopólio, uma vez que ao findar o ano de 1777, o transporte de escravos realizado por ela não terminou. Para ele este trato apenas se findaria por concluído em 1788, ou seja, dez anos depois do suposto término da Companhia, dando-se a liquidação definitiva somente em 1914.⁶²

⁵⁹ Mapa dos navios pertencente à Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão e que são utilizados para o giro do seu comércio, datado de cerca de 1750. AHU_ACL_CU_013, Cx.32, D. 3010.

⁶⁰ Cf. CARREIRA, 1981, p. 20; e AHU-P, Cx.32, doc. 3010. Mapa dos navios pertencente à Companhia de Comercio do Grão-Pará e Maranhão e que são utilizados para o giro do seu comércio [Ca.1750).

⁶¹ CUNHA SARAIVA, 1938 Apud CARREIRA, 1983, p. 39.

⁶² Segundo as fichas consultadas do site *slavevoyages*, precisamente até o ano de 1788, pode-se perceber ainda embarcações ditas pertencentes à Companhia, o que ratifica a conclusão de Antonio Carreira sobre o comércio de negreiros. A questão ia até mesmo além das viagens de negreiros, como se entenderá no segundo capítulo sobre o Pará.

As discordâncias não terminam sobre qual a periodização abarcada pela vigência da Companhia, mas exprimem-se também em termos dos números de negros embarcados.

TABELA I: Quantidade de escravos desembarcados durante o monopólio da Companhia Geral para as capitanias do Grão Pará e Maranhão

ANOS	Nunes Dias	Baena	Carreira		MacLachlan		D. Domingues		D. Lahon / D. Santos	
	1755-77	1755-77	1756-77	1778-88	1757-88	1788-1800	1756-77	1778-88	1756-77	1778-88
Pará	14749	12587	13834		17696	4614	–	–	14634	5558
Maranhão	10616		9163	1650	24750	16185	9729 (10468)	12695 (14993)	10562	16899
Totais	23365		24647		42446	39657			25196	22457

Fonte: Carreira, *op. cit.*, p. 91-100; Domingues, *The Atlantic Slave to Maranhão, 1680-1846; volumes, routes and organisation. Slavery & Abolition*, V. 29, Number 4, January 2008, p. 496-499(25); MacLachlan, *African Slave Trade and Economic Development in Amazonia, 1700-1800*, p. 137-139; Nunes Dias, *op. cit.*, v.1, p.468-9;⁶³

A diversidade de fontes utilizadas pode ter causado tais discrepâncias. Antônio Carreira privilegiou na sua inquirição os registros remanescentes da Companhia pombalina e os cotejou com os registros do Arquivo Histórico Ultramarino fornecendo o número de embarcados e os que chegaram vivos, o que não quer dizer, segundo o próprio autor, que nos armazéns da Companhia [Geral de Comércio] onde estes eram colocados, após desembarcarem, não se gerava outros óbitos.⁶⁴ Colin MacLachlan, por outro lado, empregou os números da alfândega de Portugal, o que é evidente, segundo as suas notas. Daniel Domingues utilizou-se de duas bases de dados, o “basecoy56”⁶⁵ e os registros do “Trans-Atlantic Slave Trade”, trabalhando sempre com o número de desembarcados.

No caso em questão é preciso também considerar nossos próprios números, a despeito de repetirmos sempre tendências. Ainda que nossas fontes não sejam as mesmas utilizadas pelos autores supracitados, e não seja este o objetivo final de nossa arguição, a indicação do número de escravos traficados tem a função de fornecer subsídios para que possamos pensar em que medida a companhia atingiu os objetivos para os quais ela fora instituída.

⁶³ No caso dos dados de Daniel Domingues ele indica os números do *voyages*, números que estão no quadro sem parêntesis, e o total das estimativas, correspondendo às cifras entre parêntesis. Achemos melhor indicar os dois algarismos na medida em que pensamos ser importante para as comparações ao longo do texto.

⁶⁴ Cf. Antônio CARREIRA. *As Companhias Pombalinas: de comércio do Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. 2ª ed. – Lisboa: Editorial Presença, 1982, p. 87.

⁶⁵ O Basecoy26 é uma base de dados, contudo não encontrei qualquer referência deste em outros textos, nem mesmo na Internet.

Iniciando pelos números do Maranhão, importa ressaltar o uso que Daniel Domingues fez dos registros. Este pesquisador indica os números do tráfico pautado praticamente nos mesmos registros que utilizamos, pelo menos no que se refere à base de dados sobre o comércio transatlântico de escravos. O cotejamento dos números, indicados no Apêndice A, deixa claro a proximidade dos números que chegamos, não fosse, particularmente, pela não apuração nos números de Domingues dos Algarismos do tráfico interno, assim como das fichas duplas onde há a repetição de uma mesma viagem. Ainda que este não fosse o seu propósito, ele mesmo indica suas intenções, não podemos deixar de considerar os números do tráfico costeiro como parte integrante da quantidade de desembarcados em São Luís e, nesse sentido, como parte essencial para uma melhor avaliação dos números de escravos que entraram no Norte.

É o que acontece em 1786 quando há a indicação da base de dados do comércio transatlântico e, portanto, indicados por Domingues, de 739 escravos, número idêntico ao que chegamos. Entretanto, quantificamos naquele ano um total de 1090 mancípios, considerando o tráfico entre regiões que, neste ano, atingiu a cifra de 351 escravos, sem contar duas viagens que não sabemos o número de descarregados.⁶⁶ Ou seja, nesse caso, pelo menos, o tráfico entre os portos brasileiros foi significativo para a contabilidade geral anual, uma vez que represou quase a metade dos cativos desembarcados no trânsito transatlântico.

Continuando a cotejar os nossos números às cifras de Domingues também percebemos que ele, muitas vezes, ao recorrer às fichas do *Trans-Atlantic Slave Trade*, remete ao total de desembarcados, que nem sempre corresponde ao número real, pelo menos quando levamos em consideração a frequência das mortes nas viagens. É o que acontece, exemplarmente com a ficha 47239, de 1790. A embarcação *Nossa Senhora de Belém* chega com 73 escravos no primeiro lugar de venda, entretanto, apenas 72 mancípios foram desembarcados. Assim, na tabela de Domingues indica-se o total de desembarcados, igual a 73, mas nós preferimos 72, dada a probabilidade, ainda que não registrada, de que um escravo ter morrido durante a viagem. Caso idêntico ocorre com a ficha 47237, 188 chegados, 187 desembarcados, total 188 de desembarcados (Domingues), mas preferimos optar pelos 187 escravos arribados.

⁶⁶ Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) – Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde, 1786, fl.59 (verso); OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 19 de janeiro de 1787. AHU_ACL_CU_009, Cx. 68, D. 5938; CARTA do governador e capitão-general do Maranhão, José Teles da Silva, para a rainha D. Maria I, datada de 19 de janeiro de 1787. AHU_ACL_CU_009, Cx. 68, D. 5941; Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) – Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde, 1786, fl. 61 (verso), 62 e 62 (verso).

Se destacarmos os portos de procedência e a proporção de africanos desembarcados na Amazônia, durante a manutenção do regime de monopólio exercido pela companhia, identificaremos que o Grão-Pará recebera uma quantidade de escravos superior aos enviados a capitania do Maranhão, cerca de 4100 a mais. Durante este período, nas duas áreas, os escravos oriundos da Alta Guiné eram majoritários com uma predominância dos que provinham de Bissau para as duas paragens, no entanto, a participação deste porto africano fora mais acentuada no Grão-Pará que no Maranhão, enquanto a participação de Cacheu apresentou-se de maneira idêntica nas duas regiões.⁶⁷

No decorrer do período seguinte, entre 1779 e 1799, enquanto o regime de monopólio da Companhia Pombalina é oficialmente extinto, uma nova tendência se desenharia e se confirmaria até o fim do tráfico para a região: a ampla diferença de entrada de mão de obra escrava nos dois principais portos da Amazônia, na verdade enorme descompasso, que nunca iria parar de crescer em favor do porto de São Luís. Globalmente, neste período, enquanto o número de viagens em direção do Pará cai de um pouco mais da metade, ele quase duplica para o Maranhão. Os efeitos são imediatos: o número de escravos desembarcados em Belém cai também brutalmente para 9537, contra 27646 em São Luís. Com 144 carregações de escravos identificadas, o tráfico atlântico atinge o seu apogeu no Maranhão, enquanto Belém, com 34 viagens já esta entrando numa fase de declínio em relação ao tráfico que se acentuaria nas décadas seguintes.

2.4. Iniciativas da coroa ao tráfico de escravos

Buscando estimular o crescimento do tráfico de escravos à Amazônia a coroa portuguesa tomou diversas iniciativas. Seja em momentos pontuais, para determinados negociantes, ou em caráter mais geral, buscando o benefício de “todos”.⁶⁸

No ano de 1753, a partir do requerimento de Custódio Ferreira Goiós para o rei D. José I, solicitando provisão para não pagar os direitos, o mesmo recorre a duas legislações, uma de 16 de Outubro e outra de 27 de Novembro de 1752, alegando que, assim como a sua

⁶⁷ Segundo Walter Hawtorne, a Amazônia se destaca pela procedência dos escravos, tendo, segundo ele, a maioria da sua escravatura vinda da região da Guiné, o que contrasta, em grande medida, com as lógicas escravistas do sul do Brasil, que compulsoriamente traficou escravos particularmente de Angola; e da Bahia e de Pernambuco, que comercializaram, em especial, escravos do golfo do Benin. Cf. Walter HAWTORNE. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010, p. 6.

⁶⁸ A montagem de uma viagem não era necessariamente barata, envolvia uma série de agentes financiadores, em Portugal e mesmo nas Américas. Portanto, ainda que algumas iniciativas tivessem um caráter geral somente alguns podiam de fato usufruir dos indultos de direitos, entre eles os alguns comerciantes locais que tinham certa capacidade monetária, devido a rendas de fazendas e outros empreendimentos.

embarcação, aquelas que viessem da costa da Guiné para introduzir escravos no Pará estavam isentas de pagar direitos. Não sendo tais embarcações sequer impedidas de carregar nos portos do Maranhão e Pará os frutos da terra.⁶⁹

Dois anos depois, em 1755, a Câmara do Maranhão solicita isenção para que os escravos advindos de São Tomé e Cabo Verde, assim como nos demais portos da Costa da Mina e Guiné não pagassem direitos quando enviados ao Estado do Grão Pará e Maranhão. O que fora concedido “dando-lhe o tempo de dous anos para appresentarse as ditas certidões”.⁷⁰ Fato que não gerou a concordância da Companhia.⁷¹

Houve permanentemente outras iniciativas para o Grão-Pará no sentido de “indulto de direitos” aos que levassem os escravos diretamente do porto de Angola àquela capitania. Os termos da lei, porém são bastante claros na graça:

Em toda viagem não se daria Commercio algum com Estrangeiros debaixo das penas (...); e que não hiria a outros alguns portos mais do que os mencionados edahy p^a do Graõ Pará, Sujeitando-se apena de Seis mil Cruzados na cazo em Sem nesecid.^e derrota p.^a portos diversos (...); não Carregaria nad.^a Curv.^a maior numr.^o decabessaz do que ada Sua Arqueação p.^a asquais Levaria mantim^{tos} (...); Que chegando ad.^a Curv.^a a Salvam^{to} ao fer.^o porto do Grão-Pará se obrigava per Sy, ou na sua falta p.^{la} pessoa que for Capitam, e Mestre da m^{ma} Curveta a fazer (...) justificação pela gente dasua Equipagem perante o Juis da Alfandega⁷²

Obrigava-se ainda a embarcação durante dois anos a apresentar ao Excelentíssimo senhor general [do Estado do Grão Pará] Aprovação Régia em que se declarasse estar se “comprehend.^o no benef.^o doperdaõ dos Direitos”.⁷³

A relação entre os tráficos transatlântico e costeiro, nesse caso, parece não ter sido bem vinda. Embarcações em qualquer situação, mesmo por necessidade, que viessem a desembarcar ou fazer escalas em portos como Pernambuco ou Maranhão, alegava-se a não conveniência em receber tal mão de obra no porto do Grão-Pará sendo, nesse caso, os direitos

⁶⁹ REQUERIMENTO de Custódio Ferreira Góis para o rei [D. José], datado de 3 de novembro de 1753. AHU_ACL_CU_013, Cx. 35, D. 3272.

⁷⁰ OFÍCIOS (minutas) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real], para o [governador e capitão general do Estado do Pará e Maranhão], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 9 de março de 1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 37, D. 3510.

⁷¹ OFÍCIO do provedor interino da Fazenda Real da capitania do Pará, João Inácio de Brito e Abreu, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real], datado de 21 de novembro de 1757. AHU_ACL_CU_013, Cx. 43, D. 3903.

⁷² Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência de diversos com os governadores. Nº 260, Anos de 1790/1795, doc. 54.

⁷³ Ibid.

obrigatórios. Já as justificações e averiguações deveriam ser feitas em todas as paragens nas quais a carregação desembarcasse, sobretudo quando da venda de alguns escravos.⁷⁴

O 'Indulto' de 1794, citado acima, não foi o único a incitar o comércio de negros e ajuizar sobre as preferências dessa agência. Praticamente no mesmo período refletia-se sobre a venda de escravos nas sumacas que navegavam dos portos da Bahia, de Pernambuco e do Maranhão indicando certa aspereza quanto essa via de tráfico, chegando o governador a ordenar ao juiz da alfândega do Grão-Pará que não admitisse aquelas carregações de escravos, sem ter feito "Vizita aBordo, e nella terse informado daqualidade dos sobreditos escravos, admitindo depois taõ sómente aDespacho aquelles quelegitimamente constar terem vindo emdireitura dos Portos daCosta d' Africa"⁷⁵ aos que vinham dos portos do Brasil.

De Angola inicialmente, e com as ressalvas ao tráfico interno, amplia-se nos anos posteriores a área de concessão da dispensa dos direitos, estendendo-se aos Portos de Angola e Benguela.⁷⁶ Progressivamente, no entanto, os até então indesejados escravos dos portos costeiros passam a ser mais bem reputados. Em correspondência da metrópole com os governadores, entre 1797 e 1798, é mandado remeter cópias das ordens expedidas aos governadores de Angola, Bahia e Pernambuco e ao vice-reinado do Rio de Janeiro sobre a introdução de negros na capitania do Grão Pará.⁷⁷ No dia anterior a citada correspondência sai uma circular nos principais portos brasílicos que mantinham relações de trânsito de escravos. Seus termos são bastante claros:

Tendo Sua Magestade em vista augmentar a População, e com ella a Cultura Trabalhos e Industria da Capitania do Pará, onde he mui sensível a falta de Braços: Manda a Mesma Senhora recomendar muito a V.Ex.^a que promova e anime a Sahida de Escravos bons, robustos, e amantes do trabalho para o Estado do Pará: E querendo Sua Magestade facilitar (...) esta utilíssima Disposição: Há por bem de permitir que sejaõ livres de Direitos de Entrada nessa capitania todos aquelles Escravos que a ella forem, para haverem de ser re-exportados para o Pará (...) ⁷⁸

⁷⁴ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência de diversos com os governadores. Nº 260, Anos de 1790/1795, doc. 54.

⁷⁵ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência dos governadores com diversos. Nº 622, Anos 1790/1798, doc. 10.

⁷⁶ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência dos diversos com o governador. Nº 297, Anos de 1796/1798, doc. 3.

⁷⁷ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência da metrópole com os governadores. Nº 683. Anos 1797/1798, doc. 40.

⁷⁸ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência da metrópole com os governadores. Nº 683. Anos 1797/1798. Doc. 42. Esta mesma informação ainda aparece em outro registro, Nº 684, anos 1797/1799, doc. 65.

Acreditava a própria coroa que a introdução de negros far-se-ia, a partir de 1798, com maior frequência. Concorrendo para isso tanto os indultos do tráfico interno quanto a ampliação da graça para o comércio com escravos remetidos dos portos da África. Este é o caso dos escravos procedidos de Angola, uma vez que esses não pagariam, a partir daquela data, nem os direitos de saída, nem de entrada no Pará, ampliando as considerações sobre as fazendas que se exportarem do Pará com o valor, ou produto da venda dos escravos.⁷⁹ Logo esta concessão ampliar-se-ia a outros portos africanos, como Cacheu e Bissau ou Moçambique, sendo limitada esta permissão pelo prazo de 10 anos.⁸⁰

No entanto, no mesmo ano, não consta entre os produtos exportados da capitania da Bahia para os portos do Brasil nenhum gênero saído para o Maranhão e o Pará. A constatação vinha com a alegação de que “apenas sahe [da Bahia] huma ou 2 embarcações no anno com alguns escravos”.⁸¹ O que pode ser questionado, pelo menos para a maioria dos anos posteriores.

Tabela II: Viagens realizadas da Bahia em direção ao Maranhão (1801-1805)

Ano	Nº de viagens
1801	1 (uma)
1802	4 (quatro)
1803	5 (quatro)
1804	9 (nove)
1805	5 (cinco)

Fonte: Termos de Visita de saúde do Maranhão (1779-1805)

Pode-se constatar que a quantidade de escravos nessas carregações foi bastante variável. Em 1804, consta a entrada de um Brigue chamado *Três corações* com 287 cativos, no entanto, a grande maioria não chegava às centenas, como atesta a sumaca Conceição, vinda da Bahia em 19 de julho de 1804, cuja quantidade de escravos indicada é de 14 negros.⁸²

⁷⁹ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência da metrópole com os governadores. Nº 683. Anos 1797/1798, doc. 120.

⁸⁰ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). Correspondência da metrópole com os governadores. Nº 686. Anos 1799 – 2º semestre, doc. 3 e 14.

⁸¹ Inventários dos documentos relativos ao Brasil no Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1916, Vol. IV, 1798-1800, p. 37-38. Grifos meus.

⁸² Termo de Visita-Maranhão. fl. 154 (verso)

Ainda em relação ao último quartel do século XVIII, em ofício do governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, faz-se novamente referência ao dispensa dos direitos. Ratifica o governador o pequeno número que anualmente se dirigem ao Pará, não passando, como já expusemos acima, de duas sumacas, que transportam de 100 a 200 escravos de refugo das armações vindas da África ou ladinos que seus senhores vendem pelos seus vícios e maus costumes por preços mais cômodos para quem os transporta.⁸³ Discorre ainda sobre o fato de ali [Bahia] se pagar muito melhor do que na capitania do Pará e Maranhão os escravos novos que geralmente tem o valor de 140\$000 reis para cima. Concluindo que “apezar da isenção dos direitos não será muito maior a exportação para aquelle continente, que só se augmentará a pagarem se os escravos por preço mais vantajosos”.⁸⁴

Apesar das considerações do governador baiano e do caráter irregular do número de desembarcados, se levarmos em consideração os registros de saúde do Maranhão, pode-se pensar que o comércio entre as capitanias da Bahia e os portos setentrionais, em particular com São Luís, representasse paulatino vigor no início dos oitocentos.

Nesse sentido, o comércio brasílico começava a ganhar maior envergadura, em particular se tomarmos em conta as queixas que progressivamente se colocavam contra a Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e do Maranhão. Essas reclamações estiveram presentes durante praticamente todo o período da vigência do monopólio, não sendo exclusivas da companhia da Amazônia, uma vez que houve críticas praticamente idênticas às feitas a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1758-1778).⁸⁵

2.5. Queixumes à Companhia Geral e a emergência do comércio inter-regional

As queixas dos moradores do Maranhão e do Grão Pará em torno da necessidade de escravos negros para o “aumento e a conservação” de suas produções fizeram-se sempre recorrentes. As denúncias não eram uma novidade. Desde o momento inicial, quando a Companhia pombalina fora ajuizada, houve insinuações de que ela traria consequências

⁸³ Inventários dos documentos relativos ao Brasil no Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1916, Vol. IV – 1798-1800, p. 37-38.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 30 de setembro de 1777. AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9665; CARTA dos oficiais da Câmara de Igarapé ao rei [D. José I], informando que a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba não tem executado seu verdadeiro papel, datada de 27 de maio de 1767. AHU_ACL_CU_015, Cx. 104, D. 8099. Cf. DIAS, Erika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, p. 12-13.

negativas aos comerciantes e comissários que, dado o então monopólio comercial seriam prejudicados, o que a própria experiência demonstrava dado ao projeto monopolista anterior de 1682.⁸⁶

O próprio governador do Estado do Maranhão e Grão Pará, Mendonça Furtado, chegou a enviar ofício para o seu irmão, então Marquês de Pombal, demonstrando que a instituição da Companhia acompanhava situações que vieram a “produzir hú effeito totalmente contrario as suas Reaes intenções”, uma vez que os preços dos escravos permaneciam altos, além da recorrência com que os povos manifestavam ainda “o amor da escravidão dos Indios”.⁸⁷ Em ofício datado de 1761, o governador remete aos problemas enfrentados pela falta de mão de obra, nestes termos:

Não deixa de ser igualmente significante a falta de escravos q’ em preços exorbitantes não podem chegar a todos, e ainda com tudo isto padecem estes lavradores tanta falta de operarios, q’ apenas chega qualquer destes navios, q nunca trazem duzentos Pretos, logo são tantos os necessitados, q’ p^a se evitar a confusão que há na sua venda se mandam por guardas a porta da Comp.^a⁸⁸

As dificuldades para adquirir escravos chegavam ao limite de não se conseguir compra-los com o dinheiro na mão. Apesar dos eufemismos das autoridades, as críticas à companhia também se revelavam nas declarações sobre o estímulo ao trato. Acredita-se que a Companhia deveria “praticar o mesmo avanço, q’ em toda outra qualidade de fazenda” deduzindo-se as perdas podendo “a cultura dar em menos tempo mais espíritos ao comercio”.⁸⁹

⁸⁶ ESCRITOS de Belchior de Araújo Costa para António Marques Gomes, e outro escrito e uma minuta do padre Bento da Fonseca para Custódio Nogueira Braga, e um requerimento dos homens da praça e comerciantes do Maranhão, datados de 27 de julho de 1755. AHU_ACL_CU_009, Cx. 36, D. 3566; EXPOSIÇÃO sobre os prejuízos que resultam do estabelecimento da companhia geral de comércio do Grão-Pará e Maranhão, datada de 1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 40, D. 3708.

⁸⁷ OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o secretário de Estado dos negócios estrangeiros e de guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo, datado de 11 de novembro de 1755. AHU_ACL_CU_013, Cx. 39, D. 3675.

⁸⁸ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 28 de abril de 1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 48, D. 4435.

⁸⁹ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 28 de abril de 1761. AHU_ACL_CU_013, Cx. 48, D. 4435

A insatisfação dos moradores com o reduzido número de negros desembarcados, entretanto, abria espaço para o desenvolvimento de um comércio paralelo. Uma representação datada de 1771 sobre o Estado da Agricultura na capitania Maranhense alerta,

O interesse dos moradores em possuírem escravos, o que terão os comerciantes das outras Capitânicas no preço por que os venderem, abrirão caminhos mais desconhecidos à sua introdução.

Nenhuma vigilância será capaz de conter as irrupções que por esta parte farão os Particulares no Comércio exclusivo da capitania.

(...)

Estas consequências não se fundam em hum mero raciocínio, são já fatos notórios. Centos, e centos de escravos se introduzirão sempre da Bahia, Pernambuco, e Rio de Janeiro pelo Porto da Parnaíba, pertencente à capitania do Piauí⁹⁰

A ação de particulares aponta a autonomia dos capitães dos navios na compra de escravos e gêneros, transacionando com outros portos.⁹¹ Sendo assim, estabeleceu-se nas últimas décadas do século XVIII uma modalidade de tráfico costeiro que passou a interferir, em parte, na quantidade de escravos desembarcados e na própria lógica do tráfico intercontinental estabelecido entre o Maranhão e os portos africanos.

Nesses anos e durante as duas primeiras décadas do século XIX, intervém um novo fator de forte consequência ao tráfico, que denominamos aqui e doravante de “tráfico interno”. Qualificamos dessa maneira o movimento de embarcações oriundas de portos costeiros, principalmente de Pernambuco e da Bahia que, em pequenos números e às vezes em carregações significativas,⁹² introduziram escravos no Maranhão e Grão Pará.

O tráfico interno aparecerá nos mapas de importação e exportação de produtos e da escravatura a partir de 1778, contemplando no dito ano, segundo esta forma de comércio: 4 embarcações da Bahia, 3 de Pernambuco, 1 do Rio de Janeiro, 1 da Parnaíba e uma do Rio Grande.⁹³ Dessa data até o ano de 1805 foram realizadas 174 viagens entre os portos brasílicos.⁹⁴ Assim sendo, 1778 marca igualmente o fim do monopólio e a emergência mais concreta do tráfico interno. No entanto, para o Grão-Pará, os primeiros navios que

⁹⁰ REQUERIMENTO do governador da capitania do Maranhão, Clemente Pereira de Azeredo Coutinho de Melo, datado de 18 de dezembro de 1772. AHU_ACL_CU_009, Cx. 46, D. 4526.

⁹¹ Cf. CARREIRA, 1982, p. 63.

⁹² Em 1789, sumaca Santo Antônio Val de Piedade, vinda da Bahia com 192 escravos; em 1790, sumaca Conceição e São Francisco, de Pernambuco, com 182 escravos.

⁹³ OFÍCIO do governador Joaquim de Melo e Póvoas para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de maio de 1779. AHU_ACL_CU_009, Cx. 54, D. 5124.

⁹⁴ Ver Apêndice A.

transacionam escravos de Pernambuco e da Bahia aparecem apenas nos Mapas de 1779, com poucas referências nos períodos subsequentes.

Há a hipótese de que escravos africanos tenham vindo dos portos de Pernambuco e da Bahia, o que redimensionaria a(s) perspectiva(s) até então relacionada(s) ao tráfico, principalmente porque deveríamos levar em consideração as rotas do comércio entre os portos africanos e os congêneres de Pernambuco e da Bahia, ou seja, uma vez que a Senegâmbia, está fora das rotas tradicionais de Pernambuco e Bahia, acreditamos na possibilidade que viagens inicialmente não repertoriadas para o Maranhão, vindas do Golfo da Guiné ou de Angola terem deixado, em seguida, uma parte da carregação de escravos em São Luís e em Belém.

Remetendo aos números de desembarques, no período acima destacado, contabilizam-se, entre as 174 viagens internas citadas, que 88 delas saíram de Pernambuco e 59 da Bahia em direitura ao Maranhão. Os dados também indicam que alguns desses navios chegavam da África, faziam escala em um dos portos brasílicos, deixavam neste uma parte da carregação e seguiam depois para São Luís e, eventualmente, para o Grão Pará. É exemplar, nesse ínterim, a galera Minerva, que tendo Bissau como primeiro lugar de compra de escravos, desembarcou 206 escravos em Pernambuco tendo ainda 13 negros arribado no Maranhão.⁹⁵ Há que se considerarem, ainda, aqueles que não faziam “escalas” e entregavam a carregação inteira.

Outras embarcações traziam um número bastante pequeno de escravos, provavelmente ladinos, o que provocou reações por parte das autoridades que receavam que fossem “refugos”, ou seja, de péssima qualidade.

Descreve, em ofício, de 1785 o governador da capitania do Maranhão, José Teles da Silva,

Regularmente entrão neste Porto cada hum anno, três, quatro, e neste consta seis sumacas vindas da Bahia, e Pernambuco, carregadas de escravatura, que he a pior, que vem a esta Colonia (...) que os lavradores da Bahia, e Pernambuco desprezão, e não querem comprar; alem disto neste número de escravos, entrão todos aqueles maos, e velhacos, que os senhores não querem conservar, e que mandam vender nesta capitania, e na do Para, de modo, que os escravos que trazem as ditas sumacas, ou são infeccionados de doenças epidemicas, e de bexigas mal cruel, e mortifero neste clima, ou

⁹⁵ TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE – Viagem 47738; em 1811 a Galera Comerciante – Viagem 49597 – também tendo como principal lugar de compra em Bissau descarregou uma parte da sua carregação em Pernambuco, seguindo posteriormente para o Pará, onde aportaram 11 escravos. Infelizmente na ficha não consta o número de desembarcados em Pernambuco, depreende-se, no entanto, que a maior parte da mesma teria permanecido naquele porto.

ladrões e malfeitores, que vem exortar os seus vícios, e cometer crimes os mais fortes entre os bons escravos, que vem de Cacheu, Cabo Verde, Costa da Mina, o que produz um grande danno ao bem publico, pelo aumento dos malfeitores, e hum gravíssimo prejuízo aos compradores, porque ou morrem (...) ou fogem ⁹⁶

No relato acima, o governador maranhense denuncia o desembarque dos escravos mal reputados, considerados prejudiciais para o desenvolvimento da agricultura e para a ordem Publica, como o deixa entender o ofício. Aproveitando, por outro lado, para valorizar a mão de obra escrava vinda dos portos da África, o que pode ser entendido, de acordo com os interesses da capitania maranhense, como uma ligação que estava se perdendo gradativamente com a Companhia após o término do monopólio. Havia ainda um agravante: a maioria dos negócios feitos por estas embarcações eram “a dinheiro” o que, segundo a administração pública, era igualmente prejudicial, já que deixava os comerciantes sem capital para desenvolverem a agricultura.

Apesar das considerações do governador, o tráfico interno, nesse período, chegou provavelmente, por vezes, a ultrapassar o comércio transatlântico. No ano de 1803, por exemplo, enquanto no tráfico transatlântico despachou 1105 escravos, no tráfico interno a quantidade é pouco inferior, 951 (-154), mas proporcionalmente demonstra uma quase equiparação entre as duas modalidades de comércio negreiro.⁹⁷ Ainda mais se levarmos em conta quatro viagens às quais não se pôde ler o número de desembarcados, mas que presumindo uma média de 68 escravos/viagem poder-se-ia concluir que os números do tráfico entre as costas chegariam a uma quantidade superior ao comércio transatlântico.

Destarte, vejamos a tabela abaixo:

⁹⁶ OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 31 de dezembro de 1785. AHU_ACL_CU_009, Cx. 66, D. 5832.

⁹⁷ Acrescentamos na tabela supra os números de escravos vindos de portos da África, mas que fizeram escala em Pernambuco e depois aportaram no Maranhão. Todavia, na contagem das cifras deste ano preferimos não adicionar seus números, a explicação é simples: ainda que consideremos que a escala corresponde a uma lógica do tráfico interno, como há nos portos costeiros uma demanda por parte desta mão de obra, seria forçoso destacar que toda aquela quantidade de escravos entrou em São Luís. Ainda que uma parte dela tenha, provavelmente desembarcado.

TABELA III: Mapa de escravos desembarcados no Maranhão em 1803

Ano		Início da viagem	Lugar Principal de compra	Primeiro Porto de desembarque	Escravos desembarcados	Totais parciais
1803	24/abr	sem	Bissau	Maranhão	159	
1803	1/jun	Rio de Janeiro	Luanda	Maranhão	465	
1803	19/jun	Bahia	Luanda	Maranhão	481	
						1105
1803		Pernambuco		Maranhão	llegível	
1803	9/fev	Pernambuco		Maranhão	169	
1803	11/mar	Rio Grande		Maranhão	llegível	
1803	13/abr	Bahia		Maranhão	8	
1803	13/abr	Pernambuco		Maranhão	173	
1803	18/abr	Moçambique		Pernambuco	191	
1803	21/abr	Pernambuco		Maranhão	31	
1803	27/mai	Pernambuco		Maranhão	12	
1803	24/jun	Angola		Pernambuco	llegível	
1803	15/jul	Pernambuco		Maranhão	llegível	
1803	2/ago	Pernambuco		Maranhão	45	
1803	5/ago	Pernambuco		Maranhão	23	
1803	4/nov	Bahia		Maranhão	76	
1803	6/nov	Pernambuco		Maranhão	212	
1803	Não consta	Bahia		Maranhão	llegível	
1803	13/dez	Bahia		Maranhão	202	
						951
TOTAL CONHECIDO DE DESEMBARCADOS						2056

Fonte: Termos de Visita de Saúde – fl. 133 (verso), 134 e 134 (verso), 135 e 135 (verso), 137 e 137 (verso), 139; 140 e 140 (verso), 142 (verso), 143 (verso); 144 e 144 (verso); 145 e 145 (verso) 146.

A tabela e os números do comércio interno demonstram como a partir do final do monopólio da Companhia o comércio interno, apesar de, na maioria das vezes, ser pensado como parte ou subsidiário do tráfico intercontinental, pôde fazer-se com alguma autonomia. Esta afirmação, no entanto, não se justifica somente pelo número de escravos desembarcados, mas, sobretudo, pela frequência das viagens.

A participação de comerciantes e representantes políticos locais, seja indiretamente, consignando determinada quantidade de escravos, ou como traficantes e mestres de embarcações negreiras ou não, também retratam bem o caráter autônomo que se revelou no tráfico interno, uma vez que é possível que muitos deles preferissem não se arriscar nos circuitos transatlânticos, preferindo rotas menores, contudo, não menos arriscadas, dadas as

correntes marítimas e de ventos. Prova disso são a quase especialização, como veremos adiante, de alguns navios e capitães em determinadas rotas dos chamados “portos do sertão”, entre eles: Maranhão, Pernambuco, Parnaíba e Rio Grande do Norte.

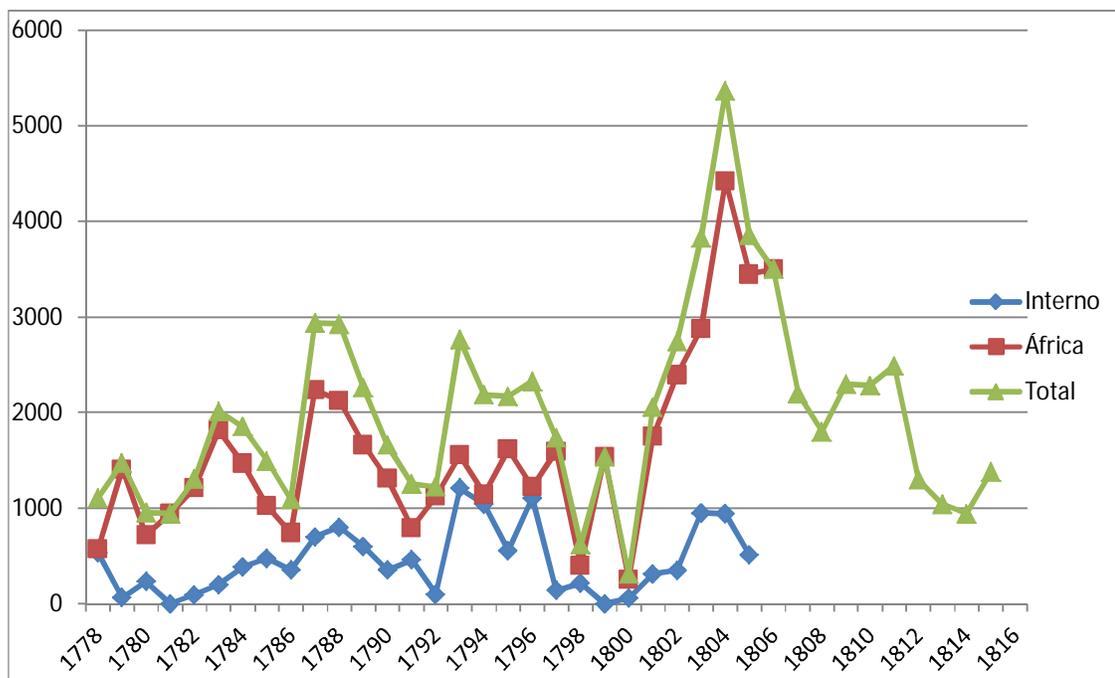
Capítulo II

3. A Configuração do tráfico brasílico

3.1. Modalidades do *tráfico interno* e mobilidades de rotas: números, organização e dinâmicas.

Refletir sobre as diferentes modalidades as quais o tráfico interno se desenvolveu não exclui de maneira nenhuma o comércio atlântico. Como temos percebido, estas realidades se conformaram mutuamente, apesar de distanciamentos periódicos. O gráfico com a análise temporal pode nos ajudar em uma melhor compreensão e balizamento.

Gráfico 1: desembarques de africanos no porto do Maranhão via tráfico transatlântico e costeiro (1778-1799)



Fontes: Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) - Lisboa sobre a capitania do Maranhão: Cx 54, Doc. 5124 – Cx. 55, Doc. 5166 – Cx. 56, Doc. 5263 – Cx. 59, Doc. 5432 – Cx. 61, Doc. 5562 – Cx. 64, Doc. 5730 – Cx. 67, Doc. 5840 – Cx. 68, Doc. 5938 e 5941 – Cx. 70, Doc. 6112 e 6115 – Cx. 73, Doc. 6288 e 6292 – Cx. 75, Doc. 6429 – Cx. 77, Doc. 6567 – Cx. 79, Doc. 6718 – Cx. 81, Doc. 6868 – Cx. 84, Doc. 7042 – Cx. 86, Doc. 7178 – Cx. 89, Doc. 7404 – Cx. 93, Doc. 7680 – Cx. 97, Doc. 7887 – Cx. 134, Doc. 9860; SENADO DA CÂMARA. Livro do Termo de visita (LTV) (1777-1800); Transatlantic Slave Trade. Base de dados on-line – fichas de dados por ano (1778-1800).

No gráfico 1 (um) existem dois momentos que devem ser analisados: primeiro o período de 1778 a 1782, nesse o tráfico intercontinental aparece em um movimento contrário ao tráfico interno, o que pode ser analisado como uma compensação do tráfico costeiro dos escravos devido a não satisfação deles pela Companhia Geral. Enquanto o interno cresce de 1781 a 1785 o atlântico não para de cair a partir de 1784 até 1787. O ponto importante é o ano de 1786, sendo esse a marca do momento final de declínio para o atlântico, voltando, a partir daquele ano, a crescer juntamente com o interno. Apesar de oscilações, os aumentos e as baixas no comércio interno e africano parecem, por vezes, correlativos: provavelmente quando o comércio africano passava por dificuldade não havia necessidade de exportação da mão de obra para outros portos.

Temos que sublinhar que os dados representados no gráfico acima podem refletir uma falha importante no conjunto das fontes. Assim, analisando o códice do livro do termo de visita de saúde da capitania do Maranhão, entre 1777-1806, conseguimos resgatar 55 viagens internas, bem como 32 registros do tráfico com a África, sem contar os registros ilegíveis. Não é descabido lembrar que havia um comércio interno de escravos antes de 1777 e posterior a 1806. E se, em alguns casos, nem sempre foi possível ler ou decifrar o número de escravos, o total de viagens resgatadas - 186, em um período de 29 anos, evidencia o quanto o tráfico para o Maranhão e Grão Pará, de modo geral para o norte, foi subestimado até agora.

Acreditamos que o tráfico interno do final dos setecentos contribui sobremaneira para termos uma percepção mais brasileira do comércio negreiro, não somente pelo caráter territorial e a pertença política após a independência, mas sem dúvida nenhuma pela possibilidade de percepção das dinâmicas as quais o comércio costeiro esteve inserido, o que não excluiu, como já percebemos, que durante o período de vigência do monopólio da companhia do Grão Pará e Maranhão esse comércio se fizesse ativo. Além disso, entendemos que seja preciso se afastar de algumas visões pré-estabelecidas sobre a presença da Amazônia no tráfico, relegada, quase sempre, ao papel de periferia, nesse sentido, marginal e isolada. O tráfico interno é a prova do contrário, sendo que tem que ser relacionado com a demanda dos grandes centros, inclusive escravistas, como a Bahia, Rio de Janeiro, em menor grau; e Pernambuco.

Iniciemos primeiramente pensando o tráfico intercontinental e sua conexão com o interno de escravos. Apesar das diferentes formas como o comércio transatlântico se reproduziu, uma imagem parece estar bem consolidada na Amazônia, a de que esse se realizou por meio de um *comércio triangular*, ou seja, as viagens começavam em Lisboa,

deslocando-se para um ou mais portos de compra no continente africano e depois se dirigindo aos portos da Amazônia. Isso é o que demonstram as pesquisas de Benedito Carlos Barbosa, para o início do século XVIII, de Marley Antônia Silva, no final dos oitocentos e de Bárbara Palha, para a primeira metade do século XIX.⁹⁸

Esta modalidade triangular das redes de comércio negreiro, apesar de colocada, parece sofrer de um olhar estanco, não que elas não tivessem sido regulares, como já foi provado, mas carece-se quase sempre de uma visão mais dinâmica. É bastante oportuno pensar que o comércio negreiro do século XVIII e XIX tivesse e criasse outras vias menos formais e mais complexas do que meramente pensadas na regularidade do comércio. O símbolo maior dessas práticas pode estar associado, por exemplo, as redes de contrabando que, motivadas pela manutenção de seu comércio, podiam procurar vias menos convencionais, necessárias para despistar a percepção atenta, ou aparente, das autoridades coloniais e imperiais.⁹⁹

Indiquemos, por hora, as rotas de comércio negreiras conhecidas, as quais, em terras brasileiras, o comércio de abastecimento de escravos se realizava em direção a Amazônia, especialmente tendo como destino os seus principais portos, como Grão Pará e Maranhão. Em diversas viagens conseguimos rastrear os itinerários em que as viagens se processavam, concluindo-se que ele era praticado de duas formas, uma a qual denominamos de *direto*, no qual os escravos eram desembarcados dos portos costeiros, tais como Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro para os portos da Amazônia. Servindo para exemplificar a questão podemos destacar a lancha *Conceição* vinda de Pernambuco, em 1797, com 72 escravos; além de mais de uma centena de embarcações que também realizaram esta forma de tráfico.

Além deste trajeto havia também outra forma em que este comércio interno transcorria, nomeamos a esta forma de comércio *indireto*. Nessa modalidade os navios embarcam os escravos nos portos africanos, como: Bissau, Moçambique e Luanda, navegam para as costas brasileiras e depois transitam aos portos da Amazônia. Realizando este sentido

⁹⁸ BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Em outras margens do Atlântico: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão Pará (1707-1750)*. Dissertação de Mestrado, UFPA, 2009, p. 111; PALHA, Bárbara da Fonseca. *Escravidão negra em Belém: Mercado, trabalho e liberdade (1810-1850)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012, p. 32; SILVA, Marley Antônia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012, p. 115. Entre os trabalhos citados aquele que consegue um pouco ultrapassar a questão da rota triangular é o de Barbara Palha, aonde a autora tem o mérito de pensar diferentes formas as quais o comércio intercontinental se dava, incluindo, entre outros, o comércio bilateral indireto, ou tráfico interno, como pensamos nesta pesquisa.

⁹⁹ Estas vias podiam ser mapeadas também a partir do comércio interno via terrestre, em parte trabalhadas por Vicente Salles, não obstante as próprias redes construídas dentro da própria Amazônia, nos interiores. Cf. SALLES, Vicente, p.43.

de navegação podemos indicar a galera *Infanta Carlota*, vinda de Bissau, em 1788, com escala em Pernambuco; no ano de 1797, outra embarcação de igual tipo, a *Senhora da Conceição e senhor Jesus dos Navegantes*, vinda de Moçambique, com escala também em Pernambuco, teria como destino o Maranhão. Assim seguindo diversas embarcações no início do século XIX, em 1801, 1802, 1803, 1804 e 1805.

Na tabela abaixo podemos visualizar, em termos gerais, como essas duas formas realizavam-se, seus principais trajetos, tais como os indicados acima; o número de viagens, a quantidade de escravos desembarcados, com o percentual dos mesmos, além da média dos traficados em cada uma das modalidades.

TABELA IV: Itinerários conhecidos do tráfico interno para a Amazônia (1778-1811)

Trajetos (Itinerários)	Número de viagens	Escravos desembarcados	Escravos desembarcados (%)	Média
Direto (portos brasílicos-Amazônia)	170	12212	83,3	71,9
Indireto (portos africanos-brasílicos-Amazônia)	09	2187	14,9	272
Ilegíveis e duvidosos	08	265	1,8	33,1
Total	186	14664	100%	79,06

Fonte: AHU-Lisboa, sobre a capitania do Pará-Cx. 104-D.8219; AHU-Lisboa, sobre a capitania do Maranhão-Cx.54-D.5124, Cx.55-D.5166, Cx.56-D. 5263, Cx.59-D.5432, Cx.61-D.5562, Cx.64-D.5730, Cx.67-D.5840, Cx.68-D.5938 e 5941, Cx.70-D.6112 e 15, Cx.73-D.6288 e 92, Cx.75-D.6429, Cx.77-D.6567, Cx.79-D.6718, Cx.81-D.6868, Cx.84-D.7042, Cx.86-D.7178, Cx.89-D.7404, Cx.93-D.7680, Cx.97-D. 7887, Cx.134-D. 9860; Termo de Visita-Maranhão fl. 06 (verso), 7, 11, 17 e 18 (verso), 24 (verso), 26 (verso) e 27(verso), 29, 30, 35 (verso), 38, 48, 49 e 53, 53 (verso), 54 (verso), 55, 59 e 59 (verso), 61 (verso), 62 e 62 (verso), 64 (verso), 68 (verso), 70, 70 (verso), 71, 71(verso), 73, 73 (verso), 74 (verso), 75 e 76, 78 (verso), 79 (verso) e 80, 85 (verso), 86 (verso), 87, 90, 91, 93 (verso) e 94, 95 (verso), 97 e 97 (verso), 99, 101, 103, 116 (verso), 117, 119, 119 (verso), 120, 121, 125, 126, 127, 128 (verso), 129, 129 (verso), 130, 130 (verso), 131, 131 (verso), 132 (verso), 133, 133 (verso), 134, 134 (verso), 135, 135 (verso), 137, 137 (verso), 138, 139, 140, 140 (verso), 141 (verso), 142 (verso), 143 (verso), 144, 144 (verso), 145, 145 (verso), 146, 147, 147 (verso), 148, 148 (verso), 149 (verso), 150 (verso), 151 (verso), 153, 154, 154 (verso), 159, 159 (verso), 160, 161, 161 (verso), 162, 163 (verso), 164 (verso), 165, 166, 167 (verso), 168 (verso), 176 (verso), 178, 179 (verso), 181 (verso), 186, 188 (verso), 189 (verso) e 190; Base de dados do comércio transatlântico de escravos (BDCTE), ficha de viagem 49897.

Conforme salientado pelos autores citados anteriormente que concluíram a presença significativa de viagens que praticaram a modalidade de *tráfico triangular*, Portugal era, com alguma frequência, o lugar de início de muitas viagens. Desse porto seguiam as embarcações

às costas africanas e posteriormente descarregavam nos portos da costa brasileira, margeando-a até a área setentrional, constatando-se agora uma *rota quadrangular* de comércio. Em viagem iniciada em Lisboa, com data de partida em 1810, a galera *Comerciante* adquiriu mancípios no porto de Bissau, seguindo para o porto Pernambucano e depois rumando em direitura à região da Amazônia – porto do Pará – local de desembarque de 11 negros. Infelizmente não temos a notícia de quantos escravos foram desembarcados no primeiro e principal porto (Pernambuco), no entanto, é sabido apenas o número total de embarcados, 65 africanos, e descarregados, ao todo, 58.¹⁰⁰

Poderia ainda acontecer que as viagens terminassem em Portugal depois de desembarcar escravos nos portos brasílicos. Encontramos na base de dados do Transatlantic Slave Trade alguns navios de Pernambuco e Bahia que, excepcionalmente, comercializaram com a região da Senegâmbia. O caso ilustrativo é o da galera *Minerva*, uma embarcação de bandeira portuguesa, Portugal/Brasil, que comprou escravos na dita região, seguindo para o Rio grande do Norte, aonde descarregou 206 escravos e se encaminhou para o Maranhão. Neste último trecho, foram desembarcados mais 13 cativos, terminando finalmente a viagem em Portugal.¹⁰¹

Retomando os dados da tabela acima, pode-se de imediato constatar a frequência das viagens dos portos costeiros. No entanto, comparando as médias do comércio indireto com o direto, as carregações advindas desses portos eram na maioria das vezes pequenas, principalmente se comparadas aos navios que faziam o comércio com o continente africano.

Analisemos a tabela abaixo com a presença das viagens de todos os portos brasílicos identificados à Amazônia, não obstante a frequência e a importância de cada uma daquelas áreas para o comércio negreiro inter-regional.

¹⁰⁰ Base de dados do comércio transatlântico de escravos (BDCTE), ficha de viagem 49897.

¹⁰¹ Base de dados do comércio transatlântico de escravos (BDCTE), ficha de viagem 47738; OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7042; CARTA do conselheiro Francisco da Silva Corte Real para a rainha D. Maria I, datada de 30 de maio de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7086 e OFÍCIO (2ª via) do governador e capitão-general do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de setembro de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 85, D. 7128.

TABELA V: Mapeando o tráfico interno para Amazônia (1778-1811) ***

Procedência	Escala	Número de Viagens	Escravos desembarcados
Angola	Pernambuco	4	1271
Aracati - Ceará	Sem	1	13
Bahia	Sem	60	5289
Bahia	Parnaíba	1+1**	76
Bahia	Pernambuco	8	877 *uma sem indicação do nº de escravos
Benguela	Pernambuco	1	335
Bissau	Pernambuco	1	14
Maranhão	Sem	1	84 *destino Pará
Moçambique	Pernambuco	2	556
Parnaíba – Piauí	Sem	1	24
Pernambuco	Sem	86	5412
Pernambuco	Pará	1	43
Rio de Janeiro	Sem	3	238
Rio Grande	Sem	2	12
Rio Grande	Pernambuco	2	* duas viagens sem indicação do nº de escravos
Rio Grande do Norte	Sem	2	131
Rio Grande do Sul		1	* sem indicação do nº de escravos
Tapaje		1	13
Desconhecidas		7	265
Total		186	14653

Fontes: ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU – Lisboa) -“Documentos Avulsos” Sobre a Capitania do Maranhão e Grão Pará; TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE; Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) – Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde.

** Existem duas viagens que vieram da Bahia e fizeram escala na Parnaíba, no entanto, como um delas fez escala em dois portos (Parnaíba e Pernambuco) optamos pelo primeiro pela maior frequência.

*** Fora as viagens indicadas para o Pará, todas as outras tiveram como lugar de desembarque o Maranhão.

A tabela demonstra que no comércio interno houve certa centralidade de Pernambuco. Os portos africanos como Angola, Benguela, Bissau e Moçambique e até brasílicos, como a Bahia e Rio Grande faziam escalas na área pernambucana. Se contabilizadas, as escalas sobressair-se-iam em um total de 18 expedições marítimas, totalizando 3053 cativos que passaram pelo porto pernambucano e que, pode-se afirmar, deixaram partes da sua carga também ali.¹⁰²

As situações em que Pernambuco intermediava o tráfico interno, para o Pará e Maranhão, foram tão frequentes e o número de desembarcados tão intenso naquele porto que o governador da capitania – Tomás José de Melo – em 1788, procurando fazer com que as embarcações africanas completassem o seu percurso até os portos do norte, deu ordem para que os navios que ali fizessem escalas pagassem fiança, pela qual se obrigavam a ir ao porto do seu destino.¹⁰³

Nesse sentido, não somente os escravos arribavam em consideráveis levadas em Pernambuco vindas da África, o que comprova a participação de Pernambuco como um polo receptor da mão de obra escrava em fins do século XVIII, mais também o citado porto desempenhou relevante contribuição à redistribuição de cativos. Se somarmos as viagens que saíam ou que faziam escalas em Pernambuco chegamos a um total de 87 nesse período, gerando um total de 8508 escravos.

Esse quadro evidenciado pelas concatenações costeiras entre Pernambuco e outros portos mais ao norte parece estar ligada ao papel, pode-se dizer, novo papel, assumido pela capitania e depois província pernambucana. Uma vez que paralelamente o Rio de Janeiro se transformava, no século XIX, no principal eixo de reprodução do escravismo no sul-sudeste, provendo, por via marítima, boa parte dos africanos importados no Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Espírito Santo e Norte e Sul fluminense.¹⁰⁴ (Ver Apêndice B).

A função de centro escravista em direitura as áreas mais dinâmicas, inclusive com as minas gerais,¹⁰⁵ no transcurso do século XVIII, ajuda-nos a fortalecer a imagem de uma reduzida intervenção do Rio de Janeiro no norte do país em relação à questão do tráfico

¹⁰² OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Marinho de Melo e Castro, datado de 4 de março de 1788. AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11627.

¹⁰³ Ibidem. A determinação do governador, entretanto, acabou gerando representações de capitães e caixas da galera Nossa Senhora da Conceição vinda de Benguela para o Pará e da Corveta Nossa Senhora dos Prazeres vinda de Angola para o Maranhão que alegavam sofrer prejuízos com a venda dos escravos em Pernambuco. O que justificavam por não acharem fiadores que se obrigassem a carga, caso não fossem aos portos do norte.

¹⁰⁴ FLORENTINO & al. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVII e XIX). *Afro-Ásia*, n° 31, 2004, p. 90.

¹⁰⁵ FLORENTINO & al. *Op. Cit.*, p. 87-88.

costeiro, concorrendo para isso o pequeno número de viagens conhecidas de negreiros fluminenses para o Grão-Pará e Maranhão; conforme a tabela acima, 238 escravos, em 3 carregamentos.

Ganha relevo, entre os dados numéricos, as cifras da Bahia. Juntamente com o porto de Recife, foi interessante na visão dos baianos diversificarem as rotas, dando conta também dos caminhos setentrionais da colônia. Nos idos dos setecentos, em detrimento dos fatores externos, como a ocorrência de guerras na Costa de Mina e os perigos da navegação costeira africana, constantemente visada por navios holandeses; somada a emergente primazia do Rio de Janeiro, levaram os baianos a certa crise no que tange ao tráfico. Entretanto, os baianos souberam alocar-se em um mercado ainda em aberto e sedento por mão de obra, como era o caso do norte.

Em algarismos, foram cerca de 70 viagens saídas da Bahia em direção a Amazônia e que completaram suas aventuras marítimas. Sendo 6242 escravos que foram realocados em terras brasílicas. Há uma provável lógica nas escalas realizadas a partir da Bahia. Por se tratar de um porto que, segundo as correntes oceânicas (veremos adiante), dificilmente faria um comércio direto com o Maranhão e o Grão-Pará, o sistema de escalas facilitaria e diminuiria os perigos marítimos, principalmente ao chegarem com suas tripulações à Parnaíba; além de possibilitar proporcionalmente uma maior integração comercial com os portos contatados na viagem.

O porto da Parnaíba (Piauí) estabeleceu-se, durante o monopólio da Companhia de comércio, como lugar privilegiado, onde particulares podiam, a despeito da vigilância da área, negociar com liberdade, servindo o mesmo de entreposto negreiro para o comércio de cativos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia. Em representação que fizeram os administradores da companhia de Pernambuco constava a tomada, por negociantes, do Porto de Jagocoaquára, pertencente ao Ceará, confinante com a Parnaíba, que ali desembarcavam as fazendas e os escravos que são vendidos. A quase total ausência de controle parecia ainda mais evidente se pensarmos que a Companhia de Comércio do Maranhão tinha uma casa de Comércio na Parnaíba desde os anos de 1771 ou 1772.¹⁰⁶

Na tabela V, apesar de remeter a uma única viagem da Parnaíba aos portos da Amazônia, com 24 escravos, é possível que o número fosse bem maior. A afirmação se

¹⁰⁶ REQUERIMENTO do governador da capitania do Maranhão, Clemente Pereira de Azeredo Coutinho de Melo, referente a diversas representações, datado de 18 de dezembro de 1772. AHU_ACL_CU_009, Cx. 46, D. 4526.

justifica pelo fato de que muitas embarcações dos portos dinâmicos do litoral, como a Bahia e Pernambuco, fazerem naquela localidade passagem para o comércio de carnes secas do Pará e utilizarem-se das mesmas rotas – da Paraíba e do Ceará – para transacionarem negreiros¹⁰⁷ o que durante a companhia era visto como contrabando, dado o monopólio.

Regiões contíguas, a Paraíba e o Ceará, destacaram-se nesse trânsito de embarcações. No Ceará os interesses metropolitanos, desde o século XVII, tinham estado vinculados às atividades pastoris, havendo um frutífero comércio de “cabeças de gado” exportadas às regiões como Pernambuco e Bahia, já no primeiro quartel do século XVIII. Destacando-se também o comércio de carne seca, charque, tendo o Ceará se especializado nessa produção.¹⁰⁸ Diante desse comércio, a vila de Aracati tornou-se o principal centro econômico da capitania do Ceará Grande, com destaque até o século XIX. É justamente nesse contexto que nos interessa os dados do mapeamento do tráfico interno, uma vez que as dinâmicas das sumacas do comércio costeiro tiveram no porto de Aracati uma parada conveniente do ponto de vista de seus abastecimentos, especialmente pelo envio de carnes secas para o Pará.¹⁰⁹

Essas considerações dos interesses pelo comércio entre os portos brasílicos, entre as capitanias e províncias, revelam-se como questionadoras das análises que buscaram isolar as áreas coloniais do comércio atlântico. As evidências e as discussões de fluxos e dinâmicas são fundamentais para a compreensão do comércio da Amazônia e dos “portos do sertão”. Esses trânsitos precisam ser investigados levando-se também em consideração o próprio ambiente encontrado e desbravado durante das viagens, as navegações marítimas oceânicas.

3.2. Navegabilidade nas travessias do litoral atlântico

Para que se tenha uma dimensão melhor das formas como se davam as locomoções de parte a parte no litoral atlântico sul-americano cabe atentar para os ventos e as correntes marítimas e seus deslocamentos. É preciso que se perceba que as rotas eram facilitadas e/ou comprometidas na medida em que se utilizassem rotas não convencionais. Assim uma viagem que poderia durar apenas alguns dias acabava se estendendo por longos meses e até anos,

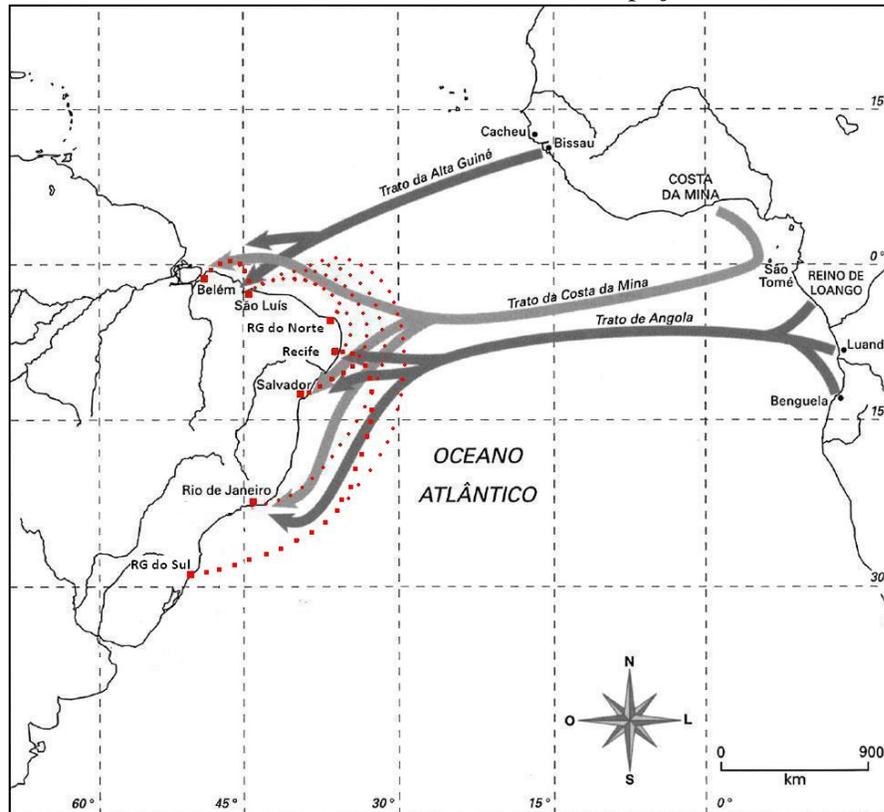
¹⁰⁷ Ibidem. Cf. Cx. 32, Doc. 3010 (1750 /sem data). O documento fala navios da Companhia que são utilizados para o giro do seu comércio. A data é impensável em termos da atuação da companhia, o que pode ser um erro, inclusive de digitação.

¹⁰⁸ Cf. OLIVEIRA, Almir Leal de. A força periférica da empresa comercial do charque: O Ceará e as dinâmicas do mercado atlântico (1767-1783). In: VI Jornada de estudos setecentistas, Curitiba, 2006. p. 111.

¹⁰⁹ REQUERIMENTO do governador da capitania do Maranhão, Clemente Pereira de Azeredo Coutinho de Melo, referente a diversas representações, datado de 18 de dezembro de 1772. AHU_ACL_CU_009, Cx. 46, D. 4526.

ainda podendo desdobrar maiores inconvenientes, tais como: o desembarque em um porto não desejado, a perda de toda a carga, e em última hipótese, o naufrágio completo.

FIGURA II: Prováveis rotas marítimas no espaço atlântico *



Fonte: adaptado de ALENCASTRO, Luiz F. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 250.

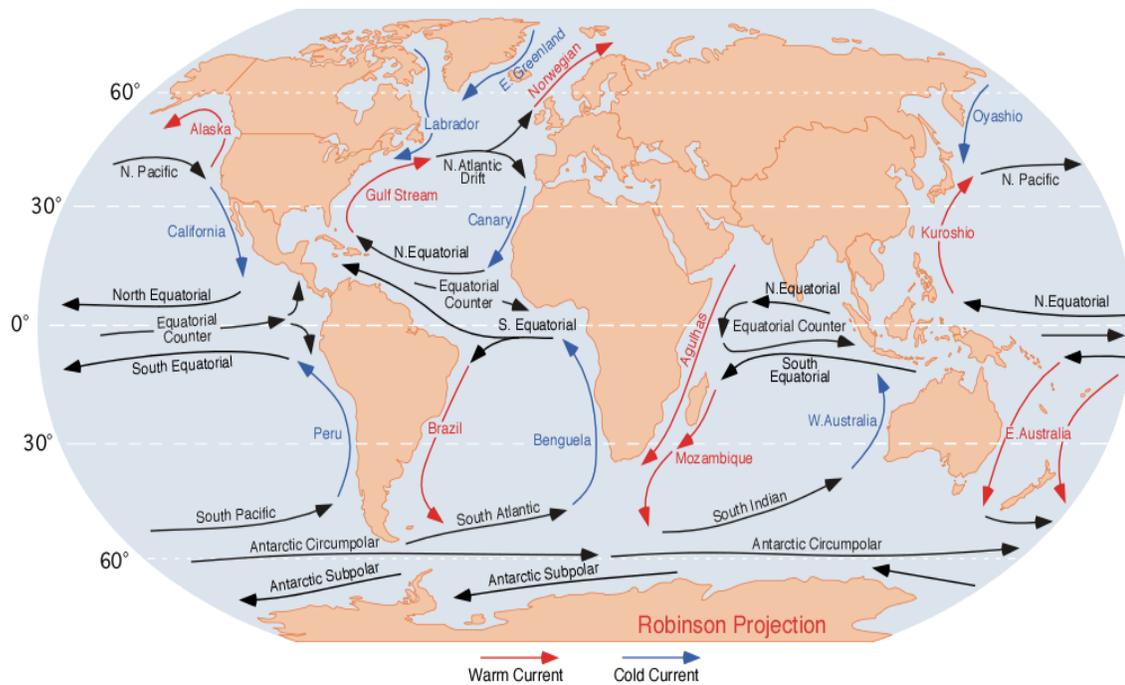
* Principais rotas marítimas conhecidas no século XVII, XVIII e XIX – África Ocidental/Bissau – São Luís/Maranhão e Belém/Grão-Pará; África Ocidental/Costa da Mina – Belém/Grão-Pará, Salvador/Bahia e Rio de Janeiro/Rio de Janeiro; África Centro-Ocidental/Reino de Loango-Luanda e Benguela – Recife/Pernambuco, Salvador/Bahia e Rio de Janeiro/Rio de Janeiro.

Entre os caminhos estabelecidos no comércio costeiro, observados no mapa acima, o trajeto que mais demonstrou adversidades quanto ao seu fluxo fora o Maranhão, e, por conseguinte o Pará. As dificuldades, relatadas, em seu conjunto sobre o litoral maranhense, suscitavam tantos infortúnios que a própria divisão, no período colonial, entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão (1621), teria tido como motivação os condicionamentos

marítimos, correntes oceânicas e eólicas. Além das peculiaridades políticas e de colonização.¹¹⁰

A partir do Mapa abaixo é possível identificar as principais correntes oceânicas na costa da América do Sul, entre elas, pode-se destacar: Equatorial, Sul Equatorial, Benguela e Brasil.

FIGURA III – Principais correntes oceânicas



Fonte: <http://blue.utb.edu/paullgj/geog3333/lectures/oceancurrents-1.gif>. Acesso em: 10 de junho 2013.

Observe-se que no litoral atlântico brasileiro a corrente Sul Equatorial (em preto) bifurca-se no Cabo de São Roque, atual Estado do Rio Grande do Norte, subindo, em parte em direção a América Central e passando pelos atuais Estados do Ceará, Piauí, Maranhão e Pará. Por outro, descendo à costa brasileira, recebe o nome de Brasil (em vermelho), formando um círculo ao se encontrar com a corrente de Benguela (em azul).

As facilidades ou dificuldades de deslocamento nas navegações estão relacionadas geograficamente nas costas brasileiras ao baixio de São Roque. Em sua *Arte de Navegar*, Manoel Pimentel, alerta:

¹¹⁰ Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico do Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p. 59.

Querendo ir da costa do Sul do Brasil para o Maranhão, ou para Indias, se irá passar por fora dos baixos de S. Roque e havendo-os dobrado se tornará a chegar para a costa. Sendo de Março até Setembro, o vento, e as correntes são favoráveis, mas em tempos de inverno, de Setembro até março, é tão grande a corrente para Oeste, que faz perder a estimativa do caminho. Se for patacho, ou sumaca, poderá ir passar entre os baixos de S. Roque, e a terra firme.¹¹¹

Tendo como referência o mapa acima, a navegação de cabotagem a partir do Rio Grande do Norte, via tráfico interno, era facilitado pelas correntes oceânicas à Amazônia, mas fazia das viagens Norte-Sul e vice-versa uma grande e inexata aventura marítima ao longo do litoral. Luiz Felipe de Alencastro cita, de forma ilustrativa, as dificuldades do comércio marítimo, a partir dos problemas que teve na década de 20 do século XIX o almirante Cochrane quando tentou forçar as Independências das colônias nortistas ao Rio de Janeiro. O almirante deu muitas no mar antes de encontrar uma corrente de ar para entrar em São Luís e sair, acabando por desembarcar em Luanda, na África.¹¹²

Nesse sentido, o Estado do Maranhão, e depois as capitanias e províncias do Grão-Pará e Maranhão se separavam de outros portos, particularmente brasileiros, devido às correntes desfavoráveis. Sendo durante grande parte do ano as navegações à vela mais fáceis entre Portugal e o Maranhão, que entre Maranhão e o Ceará ou o Pará.¹¹³

Em termo das trajetórias e deslocamentos de embarcações no litoral para o Maranhão havia ainda um agravante; um conjunto de salinas que se localizavam próximas do litoral da cidade. Não sendo poucos os navios que acabaram naufragando nas costas maranhenses ou que acabaram sofrendo alguma avaria. Em 1760, uma embarcação de negreiros naufragou no baixio das salinas, havendo a necessidade do governador enviar socorro. No ano de 1804 viria afundar outra embarcação – Navio Amigo Prudente – “no largo das salinas”, procedida de Luanda, sob o comando de Manoel Pedro de Carvalho, tendo sido salvos 249 escravos “sãos e bem nutridos”. Ainda no supracitado ano, é evocada a imersão de outro navio, o “Paquete Feliz”, naufragando totalmente, mas tendo como sobreviventes “cento e tantos escravos”.¹¹⁴

¹¹¹ PIMENTEL, Manoel. *A arte de navegar*. Lisboa, Oficina de Francisco da Silva, 1746, p. 315.

¹¹² Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Op. Cit.* p. 59.

¹¹³ MACHADO, Théa Miriam Medeiros & al. A rotas marítimas do Brasil colônia, os suprimentos e as mercadorias a bordo. *Anais do 1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*, 2011, p. 9.

¹¹⁴ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o secretário de Estado da marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 18 de outubro de 1760. AHU_ACL_CU_013, Cx. 47, D. 4311; OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, 8º conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha e Brito para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Melo, datado de 19 de outubro de 1804.

Além de contar com os caminhos por mar mais apropriados, de acordo com as correntes de ar e vento, a questão da navegabilidade perpassava também pela embarcação a qual se podia contar no momento da viagem. As diferenças entre os navios podiam ser de extrema relevância, dos tipos mais leves aos mais pesados, maior ou menor capacidade, materiais transportados, gentes ou mercadorias; havia inclusive construções destinadas a navegar que se particularizavam, pela experiência do tráfico, em rotas regulares ou ocasionais.

Dadas as dificuldades de navegação para o Norte, cabe salientar suas especificidades. No trato litorâneo conseguimos encontrar uma grande variedade de embarcações que estiveram ligadas ao tráfico de escravos, entre elas: navios, corvetas, galeras, lanchas, escunas, brigues, bergatins, iates, e em sua grande maioria, as sumacas.

As sumacas, de origem neerlandesa, tiveram papel destacado na navegação de cabotagem no nordeste brasileiro, datando da Restauração de Pernambuco as primeiras informações sobre este tipo de embarcação.¹¹⁵ O termo “Smack” foi absorvido pelo seu congêner de origem portuguesa passando a denominar-se sumaca. Nos dicionários do século XIX, a definição do termo sumaca estabelece: *Sumaca, s.f. embarcação rasa costeira, de pescar; embarcação rasa e ligeira de dois mastros.*¹¹⁶

A armação geralmente encontrada em uma Sumaca era: mastro de vante ou traquete, dotado de vela latina, vela de estai (polaca), mastro de mezena com vela redonda ou quadrada e gurupés; com castelo de popa. Apesar dessa descrição se pautar na tipologia dessas embarcações de modelo europeu, Evaldo Cabral de Melo afirma que estas formas não foram tão diferentes das sumacas que no Brasil foram montadas ou construídas em relação à mastreação e ao velame.¹¹⁷ Estas embarcações caracterizavam-se por terem pequeno porte, suas dimensões, apesar das variações, possuíam média de 15 a 22 metros de comprimento e entre 5,0 e 6,6 de boca. A tonelagem, apesar da grande variação, encontrar-se-ia na média de 77 toneladas, numa faixa entre 50 e 197 ton.¹¹⁸

Observemos, como exemplificativa, a figura que segue:

AHU_ACL_CU_013, Cx. 131, D. 10032.

¹¹⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. *A Aparição da Sumaca*. In: Continente on line, 02/05/2013. Disponível em <http://www.revistacontinente.com.br/index.php/component/content/article/115-historia/331.html>.

¹¹⁶ FARIA, Eduardo de. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Volume terceiro. Lisboa: typografia lisbonense. Anno 1849, p. 162; SILVA, Antônio de Moraes. *Dicionário da Língua Portuguesa*. Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 765;

¹¹⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. *A Aparição da Sumaca*. In: Continente on line, 02/05/2013. Disponível em <http://www.revistacontinente.com.br/index.php/component/content/article/115-historia/331.html>.

¹¹⁸ *Ibidem*.

FIGURA IV – Sumaca arqueada e navegando.



Fonte: On line, 23/maio de 2013, In: <http://www.paraty.tur.br/embarcacoes.php>

No litoral Pernambuco a sumaca teve longa vida, especialmente pela sua pouca profundidade e facilidade de tráfego, em trechos como o do rio Capibaribe (raso), servindo, inclusive, como meio de contato entre a costa Ocidental Africana e o porto de Recife.¹¹⁹ Essa ligação com o tráfico negreiro fez-se com tanta aproximação que ela tendeu a desaparecer gradualmente dos registros oficiais nas décadas posteriores de 30 a 50 do século XIX, como provável resultado da proibição do comércio de negros entre o Brasil e a África em 1831. Ainda que suas atividades continuassem como parte agora do comércio clandestino.¹²⁰

O papel que esta embarcação de pequeno porte teve, entretanto, ultrapassou os limites do comércio regional e atlântico de escravos. Permitiu, sobremaneira, uma maior integração

¹¹⁹ MILFONT, Magna Lícia Barros. *Caminho das Águas: O transporte fluvial no Recife, 1835-1860*. Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em desenvolvimento urbano. Recife, 2003.

¹²⁰ *Ibidem*. Quando nos remetemos, nesse momento do texto, a um comércio clandestino de escravos estamos logicamente pensando no comércio transatlântico, uma vez que a lei de 1831 proibia o comércio intercontinental, e não o costeiro.

costeira, onde foram usadas com frequência, privilegiadamente no norte, a partir do Cabo de São Roque, também denominado de *Cabo calcanhar*, devido a seu formato geográfico da área. Apropriadas ao comércio de longa distância, as sumacas desenvolveram assaz comércio entre Recife e a Parnaíba, bem como com outros portos, como Rio Grande do Norte, Maranhão e Grão Pará.

As sumacas dirigidas ao Maranhão, via Pernambuco, conseguiram romper com as dificuldades da navegação costeira no que se refere às dificuldades da navegação do norte, contabilizamos uma centena delas que, aproveitando os ventos Leste a favor, à barlavento, tiveram sucesso em seus trajetos. Além disso, conseguiam penetrar no porto maranhense que, como percebemos acima, tinha certos limites quanto a sua profundidade devido às salinas do litoral.

Praticamente todos os meses do ano, de janeiro a dezembro, percebemos sumacas bordejando as costas. A maioria delas transitavam, com maior frequência, entre os meses de Abril, Maio, Junho e Agosto, diminuindo a partir de setembro a frequência das viagens, ainda que de forma oscilatória, até Dezembro. A navegação vai se tornando cada vez mais diversa, em relação aos meses de entrada no Maranhão à medida que se aproxima o final do século XVIII. No século XIX, dada a grande frequência, se torna emblemático o ano de 1805, onde somente nos meses de julho, novembro e dezembro, não houve entradas de negreiros.¹²¹

Em sua grande maioria, como em Pernambuco, as embarcações chegavam ao litoral maranhense com escravos. Por vezes as quantidades são significativas, como ocorre com a sumaca senhora Conceição e São Francisco, que, vinda de Pernambuco, arribou no Maranhão com 114 negros no ano de 1788; a Sumaca Vale de Piedade em 1788, vindo da Bahia com 221. Outras embarcações, todavia, trafegavam com pequenas quantidades de cativos, sendo este o caso, entre muitos, das Sumaca *senhora da Piedade*, em 1782, que procedida do porto

¹²¹ Cf. AHU-Lisboa, sobre a capitania do Pará-Cx. 104-D.8219; AHU-Lisboa, sobre a capitania do Maranhão-Cx.54-D.5124, Cx.55-D.5166, Cx.56-D. 5263, Cx.59-D.5432, Cx.61-D.5562, Cx.64-D.5730, Cx.67-D.5840, Cx.68-D.5938 e 5941, Cx.70-D.6112 e 15, Cx.73-D.6288 e 92, Cx.75-D.6429, Cx.77-D.6567, Cx.79-D.6718, Cx.81-D.6868, Cx.84-D.7042, Cx.86-D.7178, Cx.89-D.7404, Cx.93-D.7680, Cx. 97-D. 7887, Cx.134-D. 9860; Termo de Visita-Maranhão fl. 06 (verso), 7, 11, 17 e 18 (verso), 24 (verso), 26 (verso) e 27(verso), 29, 30, 35 (verso), 38, 48, 49 e 53, 53 (verso), 54 (verso), 55, 59 e 59 (verso), 61 (verso), 62 e 62 (verso), 64 (verso), 68 (verso), 70, 70 (verso), 71, 71(verso), 73, 73 (verso), 74 (verso), 75 e 76, 78 (verso), 79 (verso) e 80, 85 (verso), 86 (verso), 87, 90, 91, 93 (verso) e 94, 95 (verso), 97 e 97 (verso), 99, 101, 103, 116 (verso), 117, 119, 119 (verso), 120, 121, 125, 126, 127, 128 (verso), 129, 129 (verso), 130, 130 (verso), 131, 131 (verso), 132 (verso), 133, 133 (verso), 134, 134 (verso), 135, 135 (verso), 137, 137 (verso), 138, 139, 140, 140 (verso), 141 (verso), 142 (verso), 143 (verso), 144, 144 (verso), 145, 145 (verso), 146, 147, 147 (verso), 148, 148 (verso), 149 (verso), 150 (verso), 151 (verso), 153, 154, 154 (verso), 159, 159 (verso), 160, 161, 161 (verso), 162, 163 (verso), 164 (verso), 165, 166, 167 (verso), 168 (verso), 176 (verso), 178, 179 (verso), 181 (verso), 186, 188 (verso), 189 (verso) e 190.

Pernambucano trouxe apenas 13 escravos. Havia ainda casos em que a quantidade de desembarcados não chegava a 10, como ocorre com outra embarcação de mesmo tipo que as citadas, e que originária do Rio Grande, provavelmente do Rio Grande do Norte, descarregou de Pernambuco a inexpressiva quantidade de 5 escravos em 1778.

Se por vezes, parecia compensar a navegação de cabotagem, pelo número de cativos, em outras a pequenez do comércio negreiro parece diminuir a sua importância. Entretanto, cabe considerar que o comércio proporcionado pelas sumacas destacou-se no norte para uma integração ao comércio inter e intrarregional. Algumas regiões do Estado do Grão Pará e Rio Negro, como a então capitania de São José de Macapá, haviam experimentado certo crescimento agrícola durante a Companhia, uma vez que dois dos projetos pombalinos convergiram para a área: defesa territorial e estratégia geopolítica, além da exploração de gêneros demandados pelo capital comercial.¹²² Com algum sucesso, ali havia prosperado, com o controle do Estado, uma produção de arroz que tendeu a decair com o fim do monopólio da Companhia.

No entanto, a partir de 1778, com a abertura proporcionada pelo comércio costeiro das sumacas, o comércio macapaense encontrou novas formas de escoamento da produção de arroz, vista com certo entusiasmo por João Pereira Caldas, governador do Grão Pará e Rio Negro. Nesses termos, a descoberta da navegação dessas embarcações pôde diminuir o “atraso” na ausência da Companhia de comércio, especialmente de escravos, entrados pela foz do rio Amazonas.¹²³ Em 1779, segundo notícia da Alfândega de Macapá, naquela vila havia ancorado uma Sumaca *Nossa Senhora da Conceição e Almas* da qual era mestre Domingos Ferreira vinda de Pernambuco por escala no Maranhão e dali em direitura ao porto de Macapá. A embarcação trazia a seguinte carga: 150@ (arrobas) de açúcar e 74 escravos, ao todo, sendo entre eles 55 do sexo masculino e 19 do sexo feminino.¹²⁴

Na mesma perspectiva, podemos evidenciar a vila de Bragança do Caeté que havia a poucos anos “descoberto” a navegação das sumacas. Segundo João Pereira Caldas, ele próprio havia iniciado ali uma ajuda aos moradores da região vendendo a eles escravatura fiada da Companhia nos momentos finais de suas atividades. Agora, afirmava que, com o fim do

¹²² RAVENA, Nirvia. O abastecimento no século XVIII no Grão Pará: Macapá e vilas circunvizinhas. *Novos Cadernos NAEA* v. 8, n. 2, dez. 2005 p. 137.

¹²³ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o [secretário de Estado de Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 2 de setembro de 1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 80, D. 6629.

¹²⁴ PARTE da alfândega da carga transportada pela sumaca “Nossa senhora da Conceição e Almas”, de que é mestre Domingos Ferreira, datada de 27 de agosto de 1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6836.

monopólio, as pequenas sumacas teriam a função de dinamizar o comércio, destacadamente na extração das produções dos moradores.¹²⁵

Essa autonomia que ganharam os comerciantes e mercadores com o término do comércio exclusivo da Companhia era rompido a partir das mais diversas iniciativas. Em um *discurso demonstrativo* elaborado por um autor indefinido, mas aparentemente próximo do poder, em 1777, enuncia-se que:

Da Bahia navegão humas embarcações chamadas sumacas, nas quais embarcão os Negociantes daquela Praça de 60 a 80 escravos, e com elles vão ao Pará, e Maranhão, e tanto que chegão a embocadura da barra, os desembarcão de noute em huma fazenda chamada O Pinheiro, em outra chamada O Livramento, e em outra de hum Lazaro Fernandes, e em outras varias partes das praias, e logo de noute se transportão em canôas para a cidade. Tambem costumão entrar alguns navios nos ditos Portos vedados, a titulo de aribação para o que positivamente (sic) fazem algum rombo que

Fol. 25 v- não prejudique, afim de affectarem necessidade de concerto, e descaregarem então a escravatura, nestas conjunturas; posto que os Administradores da Companhia requerem q. assignem termo de reimbarcarem todos os escravos, jamais poderão conseguir, q. não fossem vendidos, pois que tendo-se justos com os moradores, que os Comprão a mais baixo preço do que vende a Companhia; São tantos os requirimentos, e as queixas ao governador, q. este chama os Administradores da Companhia, e increpando lhe a sua falta, e a necessidade dos povos, lhe dá licença para que os vendão, e se em alguma ocazião a não conseguem, sempre fica alguma a titulo de doentes, e o resto fica justo, e quando levão ancora, os botão de noute nos lugares em q. se ajustão, sendo diversos os Citios fora da cidade para onde a fazem introduzir de noute dentro della; e isto ou seja dos navios a ribados, ou de outros q. vão positivamente (sic) com a dita Escravatura.¹²⁶

Sob esse prisma pode-se perceber também a circulação de produtos entre o norte da colônia e os portos do nordeste. As embarcações não somente traziam escravos, mais também comumente transacionavam produtos. Entre os artigos mais comuns encontrados, que foram evidenciados na documentação, nas embarcações costeiras, podemos elencar as fazendas

¹²⁵ PARTE da alfandega da carga transportada pela sumaca “Nossa senhora da Conceição e Amas”, de que é mestre Domingos Ferreira, datada de 27 de agosto de 1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 83, D. 6836.

¹²⁶ Academia das Ciências de Lisboa. In *Miscelanea Curiosa, Serie Vermelha, Discurso demonstrativo sobre a entrada dos escravos no Para, Maranhão, depois dextincta a Companhia: Resposta ao que esta Representou a esse respeito à Raynha Nossa Senhora. Anno 1777, fl 25-25 (verso)*. Documentação cedida pelo Professor Didier Lahon.

fabricadas no reino e comestíveis, açúcar, fumo, louça vidrada, água ardente e viradores de piaçaba.¹²⁷

A velocidade das *embarcações de dois mastros* também fora atestada nos caminhos do tráfico interno. Surpreendentemente, conseguimos alcançar viagens que tiveram uma duração bem reduzida, chamando a atenção uma viagem, de 1803, que de Pernambuco trafegou 7 dias para atingir o seu destino no porto de São Luís.¹²⁸ E outras duas que duraram um dia a mais, com semelhante origem e destino.¹²⁹ As viagens que seguiram este curso tiveram uma média de 10 a 11 dias para arribar e, somente uma, infelizmente por fatores desconhecidos, chegou, no ano de 1803, com 25 dias, ou seja, bem atrasada se compararmos com a média.¹³⁰

As viagens iniciadas na Bahia não tinham igual rapidez. O tempo de viagem, apesar de bastante variável, quase sempre esteve representado por cifras acima de 30 dias, o que não impediu que viagens eventuais apontassem para menores algarismos. Tal estimativa, superior a 30, era muitas vezes semelhante às embarcações que vinham da África. Já no início dos oitocentos, a galera *Santo Antonio Sertório* realizou a rota saída de Angola, fazendo escala em Pernambuco, até a sua chegada ao Maranhão, ao todo, em 39 dias. Duração semelhante à outra embarcação congênere, a *Bella Elizia*, que realizando a navegação entre Benguela e Pernambuco, em 1802, gastou 28 dias e, desse último porto ao Maranhão 8 dias, completando toda a travessia com 36 dias, no total.¹³¹

No caso Baiano é necessário pensar uma variação bastante significativa das embarcações, destacando-se às galeras, corvetas, brigues, bergatins, lanchas e navios. Assim como as sumacas, os brigues e bergatins também eram embarcações de pequeno porte. O bergatim era um pequeno veleiro utilizado com frequência nos séculos XVIII e XIX, principalmente em transações comerciais e em pequenas distâncias, como atesta a documentação; já os brigues, além do trato, sobressaiam-se também como embarcações armadas.

As miscelâneas de embarcações da Bahia combinavam, ao mesmo tempo, menor frequência de desembarques, comparadas a Pernambuco, com os números de escravos por

¹²⁷ OFÍCIO do governador Joaquim de Melo e Póvoas para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de maio de 1779. AHU_ACL_CU_009, Cx. 54, D. 5124; OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. Antônio de Sales e Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 09 de janeiro de 1781. AHU_ACL_CU_009, Cx. 56, D. 5263.

¹²⁸ A sumaca Galião, no ano 1803, arribou no final do ano, com 212 escravos, como atesta o termo de visita do Maranhão na fl. 145.

¹²⁹ Em 1804, as sumacas *São Miguel* (1803) e *Senhor do Carmo Senhor Bom Jesus dos Portos* (1805). Conforme termo de visita de saúde do Maranhão, fl. 144

¹³⁰ Sumaca *Arlequim* arribada em 1805. Termo de visita de saúde do Maranhão, fl. 181 (verso).

¹³¹ Termo de Visita - Maranhão fl. 119 e 119 (verso); Termo de Visita - Maranhão fl. 132 (verso) e 133.

embarcação em carregações mais relevantes. O que deixa entrever que os comerciantes soteropolitanos buscavam obter maiores lucros com viagens mais pontuais e possivelmente tendo como principal mercadoria os escravos, conclusão esta que não nega o comércio de produtos, mas destaca a primazia dos escravos nas transações.

Pôde-se constatar, de uma maneira geral que tanto no Pará, assim como no Maranhão, a presença das sumacas e sumaqueiros, estes últimos mestres de embarcações, se intensificou a partir do fim do monopólio, uma prova definidora dos atrativos que traziam: facilidade de escoamento e circulação dos produtos e produções, além do abastecimento do mercado escravagista.

3.3. A migração forçada: os escravos em trânsito nas costas

Na sequência que estamos acompanhando, os escravos foram sempre centrais. O que nos faz agora falar especialmente deles? Bem, prevalecem agora outras questões: os preços pelos quais eram vendidos e a mortalidade e suas causas durante as viagens. Essas são algumas das questões que trataremos em seguida.

Começemos por explicitar um dos mecanismos fundamentais da condição de escravo. Sabemos que em uma sociedade escravista, como era a dos séculos que estamos estudando, os escravos foram essenciais à manutenção do status social de muitos comerciantes e agricultores, e mesmo da maior parte das relações sociais desenvolvidas no seu interior, ainda que esse fator tenha se colocado a prova a partir de meados do século XIX. Nesse sentido, valorar sobre a sua condição jurídica, o que lhes agrega um valor de mercado, é tarefa das mais necessárias.

A convenção comercial do mercado escravista não fugia a lógica dos preços no Maranhão e Pará, apesar das iniciativas da coroa em relação aos escravos, eles eram vendidos de variados preços. Nos mapas de escravatura é possível ter uma dimensão desse comércio.

Nos anos de 1790, o valor de escravo variava de 110\$000 até 160\$000. Quais eram os fatores dessa diferença? Há um indício bastante relevante, a variação está relacionada entre outros fatores, ao lugar de procedência dos escravos. Os que chegavam de Bahia e Pernambuco eram, naquele ano, os de menores valores, vendidos a quantias entre 110\$000 e 130\$000, enquanto os demais, vindos diretamente da África, atingiam preços mais elevados;

de 140\$000 a 160\$000, a escravatura vinda de Bissau e de Cacheu, e 160\$000 os da Costa da Mina.¹³²

Apesar da clareza dos mapas o governador Fernando Foios, recorrendo ao Ministro da Marinha e Ultramar, afirma serem os preços elevados, sendo obrigados “os lavradores a pagar os escravos desde cento, e sessenta mil reis, até cento, e oitenta, e quase sempre com dinheiro a vista”.¹³³ O interesse do governador estava mais ligado em desqualificar os comerciantes volantes (voltaremos a eles mais adiante), do que necessariamente dar conta da realidade do comércio do Maranhão.

No ano de 1793, as discrepâncias dos valores entre os escravos *atlânticos* e os *em curso* continuavam. Nesse ponto, o próprio mapa do ano é interessante, dado que nele destacam-se diversas áreas de procedência do litoral brasileiro e os diversos preços pelos quais os mesmo foram vendidos. Observe-se o mapa nas duas páginas posteriores:

¹³² Ofício do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de Estado de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 20 de janeiro de 1791. AHU_ACL_CU_009, Cx. 77, D.6567; O que não parece ter se alterado no ano seguinte. Cf. Ofício do governador do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de Estado de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 23 de janeiro de 1792. AHU_ACL_CU_009, Cx. 79, D. 6718.

¹³³ Ofício do governador da capitania Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de Estado de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 28 de maio de 1790. AHU_ACL_CU_009, Cx. 75, D. 6474.

TABELA VI: Mapa da escravatura, que entrou neste Porto, e cidade de São Luiz do Maranhão no Ano de 1793,

Dias	Mezes	Navios	Capitaens	Aquem Consignados	Donde Vindos	Quantidades	Vendas	Total
19	Fevereiro	Bergatim Expediente	José Antonio Dias	Caetano José Teixeira	Cachêo	164	145\$000	23:780#000
2	Março	Sumaca N.S. do Monte do Carmo	José Antonio de Moraes	Ao ditto Cappitão	Pernambuco	233	135\$000	31:455#000
5	Março	Corveta Correo de Angola	Manoel Francisco Flamante	Antonio José de Seixas	Pernambuco	211	130\$000	27:430#000
11	Março	Sumaca Senhora do Monte	Izidoro Alvares	Ao ditto Mestre	Pernambuco	47	120\$000	5:640#000
22	Março	Bergatim Piede e Sto Antonio	José Ferreira da Rocha	Ao ditto Cappitão	Bissáu	194	140\$000	27:160#000
8	Abril	Sumaca Senhora da Apresentação	Jacinto José Ferreira	Ao ditto Dono	Bahia	74	125\$000	9:250#000
19	Abril	Corveta São Jorge	Joaquim dos Santos Roxa	Avarios comerciantes	Bissáu	253	150\$000	37:950#000
23	Abril	Galera Amavel Donzela	Joaquim Adrião Rozendo	A vários	Cachêo	314	150\$000	465:600#000
23	Julho	Sumaca Corpo Santo	João Coelho	Ao ditto Dono	Pernambuco	184	130\$000	23:920#000
1	Julho	Navio São Macário	Joaquim José Torquato	Antonio Joze Roberto	Bissáu	216	160\$000	34:560#000
3	Julho	Lancha S. José e Almas	Joaquim José Pereira	Ao ditto Dono	Pernambuco	29	110\$000	3:190#000

13	Agosto	Navio Minerva	José das Neves Lião	João Manuel de Carvalho	Rio Grande	13	110\$000	1:430#000
21	Agosto	Sumaca Sto Antonio Val da Piedade	Manoel Pereira Neves	Ao ditto Dono	Bahia	274	120\$000	32:880#000
23	Agosto	Sumaca N. Senhora do Monte	Francisco Antonio Pinto	Ao ditto Mestre	Pernambuco	108	110\$000	11:880#000
21	Outubro	Sumaca N.S. de Agua de (.?)	Manoel Pereira	Ao ditto Mestre	Pernambuco	24	110\$000	2:640#000
28	Outubro	Sumaca S. José e Almas	Joaquim José Pereira	Ao ditto Dono	Aracaty	13	110\$000	1:430#000

Fonte: Ofício do governador da capitania do Maranhão, D. Fernando Antonio de Noronha, para o secretário de estado de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre o envio dos mapas de exportação, importação e escravatura do ano de 1793 relativo à dita capitania. Datado de 15 de fevereiro de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7042.

Em 1795 ocorre que os preços pelos quais os escravos eram vendidos praticamente se equiparam. Nas carregações do daquele ano, os escravos vindos da Bahia foram vendidos por 150\$000, igualmente aos cativos procedidos de Cacheu, o mesmo acontecendo com os escravos de Pernambuco que, se não atingiram as cifras dos escravos baianos, também passavam a ser mais valorizados (145\$000), diminuindo a disparidade com escravos traficados diretamente dos portos africanos.

A causa dessa redução das diferenças pode ser verificada segundo uma valorização maior dos escravos vindos dos portos brasílicos. Durante a permanência do exclusivismo da Companhia, entre 1755-1778, em relação ao tráfico de cativos, entre outros, se poderia observar, apesar dos clamores e das referências aos elevados preços dos mancípios, certa legitimidade e regularidade no trato. Porém, com o fim do monopólio, a partir de 1778, e nos anos seguintes, destacadamente em 1795, passou-se a oportunizar, ainda mais, os escravos procedidos das áreas costeiras do atlântico sul brasileiro, nesse caso, como uma compensação.

A partir do final do século XVIII até as primeiras décadas do século XIX, poder-se-á constatar o idêntico princípio, apesar de variações.¹³⁴

3.4. Mortes nos traslados

Com o dinamismo das viagens costeiras, possibilitando aos mestres e tripulações maior agilidade no comércio, sobressaiu também a contabilidade da mortandade dos escravos embarcados e desembarcados. Teria sido o percentual maior ou menor que as viagens e conexões intercontinentais? A lógica prevaleceu, como veremos.

Em detrimento das viagens serem mais curtas, principalmente, mais também levando em consideração a quantidade de embarcados, que geralmente não chegavas às centenas nas viagens litorâneas a parte setentrional, pode-se inferir que as mortes foram minimizadas. Apesar de em uma boa parte dos termos de visita de saúde do Maranhão não se poder verificar as baixas na escravatura durante as viagens, alguns números podem servir de indicativos.

Em 1797, a galera *Senhora da Conceição e Senhor Jesus dos Navegantes*, vinda de Moçambique, com escala em Pernambuco, teve do montante de embarcados, provavelmente

¹³⁴ OFÍCIO (3ª via) do governador e capitão-general das capitanias do Maranhão e Piauí, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 54 de março de 1797. AHU_ACL_CU_009, Cx. 93, D. 7680.

369 mancípios, a morte de 4, desembarcando no Maranhão 365, ao todo.¹³⁵ Percentualmente temos 1% de mortandade de cativos na galera. Não se sabe, com clareza, se as 4 baixas se deram durante todo o percurso, ou somente de Pernambuco até São Luís, o que nos parece mais evidente.¹³⁶ Até mesmo se pensar a média da taxa de mortalidade nas embarcações intercontinentais naquele ano, que foi de 9,1%.¹³⁷

A menção à galera *Bella Elizia*, citada a pouco, pode ser importante se exemplarmente pensamos em comparar as porcentagens de mortos nas viagens internas e transcontinentais, sendo ela um caso particular, pois os dados da viagem podem ser cotejados de forma separada, na relação entre tráfico interno e intercontinental. No ano de 1802, na viagem de Benguela ao porto de Pernambucano houve vinte e oito falecimentos entre a tripulação total carregada, que era de 335 negros. Percentualmente as baixas nessa viagem chegaram a uma percentagem de 8,3%. No entanto, a mesma carregação saiu de Pernambuco com destino ao Maranhão com o restante dos escravos (335-28=307), falecendo no traslado somente um cativo.¹³⁸ Com média de menos de 0,5% (0,32%).

Encontramos nas viagens baianas os maiores percentuais de mortes entre os escravos. A sumaca *Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas* saiu da Bahia com 61 escravos, em 35 dias de viagem, morrendo 4 deles durante o trajeto marítimo. Com média de baixas na embarcação de 6,5%.¹³⁹ Outra embarcação baiana, a *Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas*, navegou no ano de 1802, em 35 dias 61 escravos, havendo 4 baixas entre eles.¹⁴⁰ A percentualidade é bastante próxima também da anterior, correspondendo a 6,1%.

As taxas, acima de 6% das navegações baianas, aproximam-se a alguns anos do comércio transatlântico, como 1778, 1779, 1788, 1792 e 1795. Podendo até serem superiores, anualmente em 1780, 1785, 1793, 1794. Conforme a tabela abaixo:

¹³⁵ Termo de Visita – Maranhão p. 97 e 97 (verso).

¹³⁶ A interrogação permanece à medida que na ficha 47201 do slavery trade somente são indicados os portos de Moçambique, como de saída e do Maranhão, como de arribada. Além do que, nesse caso, o percentual indicado de mortandade chega a 7,7 % na carregação, nesse caso provavelmente o total.

¹³⁷ Viagem 41269, *Luanda* (1797), Luanda, 310/262 = 15,5%; Viagem 47201, *S José e Bom Jesus dos Navegantes* (1797), Moçambique, 402/371 = 7,7%; Viagem 47241, *NS da Piedade e S Antônio* (1797), Bissau, 248/226 = 8,8%; Viagem 47242, *Flor da América* (1797), João Vicente da Bastos, Bissau, 229/212 = 7,4%; Viagem 41785, *Leonina* (1797), Pará, Maranhão, Bissau, 332/304 = 8,4%; Viagem 47250, *NS da Conceição Expediente* (1797), Cacheu, 235/218 = 7,2%.

¹³⁸ Termo de Visita – Maranhão fl. 132 (verso) e 133.

¹³⁹ Termo de Visita – Maranhão fl. 130.

¹⁴⁰ Termo de Visita – Maranhão fl. 130; Infelizmente, devido à exiguidade da documentação, não tivemos como saber das mortes de negros que se deram em solo brasílico o que permitiria um diagnóstico mais acurado até das formas de tratamento dos cativos após seus desembarques.

Tabela VII: Taxas de mortalidade nas embarcações vindas da África e identificadas entre os anos de 1778 e 1805

Ano	Número de viagens	Escravos Embarcados	Taxa Média de Mortalidade – Viagens África / Senegâmbia
1778	7	2022	6,8%
1779	7	1477	6,7%
1780	4	1255	5,6%
1781	8	1838	7,5%
1782	5	971	11,6%
1783	18	2411	7,4%
1784	4	689	19,6%
1785	3	1089	5,1%
1786	5	1507	7,9 %
1787	11	2881	7%
1788	12	2692	6,5%
1789	9	1808	9,2%
1790	10	1894	8,8%
1791	5	839	8%
1792	11	1863	6,5%
1793	7	1760	4,6%
1794	9	2341	4,6%
1795	11	2870	6,6%
1796	6	1361	10,2%
1797	6	2060	9,1%
1798	3	793	8,9%
1799	11	3255	8%
1800	3	1672	7,7%
1801	5	1821	8,3%
1802	6	2901	12,7%
1803	5	1852	10,3%
1804	11	5265	9,9%
1805	13	6817	10,1%
		Media Total	8,6

Fonte: Registros de diversas fichas do Transatlantic Slave Trade.

Mas, se considerarmos isoladamente o ano de 1802, perceberemos que, apesar de ser uma percentagem grande, para o tráfico interno, naquele ano, diante do comércio transatlântico, as baixas se fizeram ainda mais relevantes. Praticando-se quase o dobro das maiores taxas indicadas no comércio negreiro interno, somando 12,7 %. Esse ano também é o que o de maior incidência de mortes em todo o período considerado (1778-1805).¹⁴¹

¹⁴¹ Cf. Apêndice C, indicando as taxas de mortalidade por viagem no período de 1778 a 1805.

A prática demonstra que as viagens entre Pernambuco e Maranhão eram ainda mais modestas no que se refere à mortandade de escravos. Com 11 dias de viagem entre Pernambuco e o Maranhão, e contando com uma carga inicial de 31 cativos, evidenciou-se apenas uma morte no trajeto percorrido pela sumaca *Senhor da Fortuna*, no ano de 1803.¹⁴² Perfazendo-se uma taxa de 3,2% de baixas.

As *taxas* das mortes em naus pernambucanas não ultrapassaram 4% entre os trânsitos brasílicos à Amazônia, enquanto a Bahia não extrapolou os 7% no período analisado. Evidentemente que, nesses casos acima, referimo-nos somente às embarcações que percorriam o caminho marítimo diretamente daqueles portos, sem considerar as viagens indiretas, o que tornaria os percentuais bem mais elevados.

As *causas* eram as mais diversas, todavia, no que se pôde constatar, em sua maioria, estavam ligadas as sarnas, afeitos cutâneos e asserções escorbúlicas.¹⁴³

As sarnas eram uma doença bastante comum nos navios negreiros, onde se propagava com frequência onde havia pessoas confinadas e mal alimentadas.¹⁴⁴ Havia, entretanto, uma confusão bastante grande com as sarnas e outros afeitos cutâneos, provando o caráter *intrigante* da doença.¹⁴⁵ Como muitos cativos acabavam morrendo com a doença é provável que *sarna* fosse uma classificação geral de um conjunto de doenças de pele, entre elas as mais graves, que poderiam levar a morte.

As asserções escorbúlicas, ou somente escorbuto, apresenta sintomas de 3 a 6 meses após a interrupção do consumo dos alimentos ricos em vitamina C. Segundo Wlamyra Albuquerque e Walter Fraga Filho, os comerciantes de escravos atuavam em relação à doença obrigando-os ao consumo de frutas, além forçarem eles a dançar, por associarem a letargia mental que acompanha o escorbuto com a saudade de casa.¹⁴⁶

É provável que os óbitos de escravos vindos da Bahia e de Pernambuco, com sintomas de Escorbuto e até de Sarna, em sumacas ou não, possam servir de indício de que eram africanos que acabavam de chegar, tendo contraído a doença durante a viagem ou mesmo desde a África.

¹⁴² Termo de Visita - Maranhão fl. 139

¹⁴³ Termo de visita - Maranhão fl. 97 e 97 (verso)

¹⁴⁴ MOURA, Clóvis. Dicionário da escravidão negra no Brasil. São Paulo: editora da Universidade de São Paulo, 2004, p. 137.

¹⁴⁵ Segundo Mary Karasch sob a denominação de sarna se poder envolver a ocorrência de outras doenças, ou ainda mascarar as doenças que, na sua forma sintomática, apresentavam erupções na pele. Cf. KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro* (1808-1850). São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 45-46.

¹⁴⁶ Cf. ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. & FRAGA FILHO, Walter. Uma história do negro no Brasil. Brasília: Fundação Cultural Palmares, 2006, p. 54.

Uma vez que a escravatura chegava infestada de doenças contagiosas, no Pará em 1787/1788, mandou-se estabelecer um “Lazareto, no qual indistintamente houvessem de fazer quarentena às embarcações de quaisquer partes e que se a sua carga contenha escravos a fim de se acautelarem no modo possível aquelas terríveis e prejudiciais consequências infelizmente experimentadas no Maranhão”.¹⁴⁷ Estabelecia-se no mesmo ano uma contribuição por cada cabeça de escravo desembarcado de duzentos reis para suprir as despesas do dito Lazareto, diz-se ainda que tal contribuição fosse costumeiramente paga em outras partes dos reais domínios.¹⁴⁸ Os Lazaretos funcionavam como espaços de contenção do contágio da doença no período agudo.

Os escravos de Angola e de Moçambique, eram constantemente reputados como vetores de bexigas e outras doenças de pele.¹⁴⁹ Em 1807, refere-se em aviso do Visconde de Anadia, a uma Corveta vinda da Bahia de Luiz Gomes dos Santos, a qual chegou de Moçambique e logo nos dias seguintes quase todos os escravos morreram de bexigas.¹⁵⁰ O estereótipo dos cativos das regiões citadas era tão negativo que acabava interferindo diretamente nos preços pelos quais eram comprados e vendidos pelos agentes do comércio negreiro.

3.4. Os agentes do comércio negreiro

Os registros recolhidos na base de dados do Slaverytrade, sobre o comércio transatlântico de escravos, assim como do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa sobre as capitanias envolvidas no tráfico interno, os termos de visita de saúde realizado nas embarcações no Maranhão, possibilitam-nos um conjunto de abordagens diferenciadas, as quais permitem uma melhor compreensão e leitura que deles possa se fazer. Uma dessas possibilidades está ligada a análise com base nos *agentes do tráfico*, em especial, os mestres/capitães das embarcações. Entre outros, estes dados podem nos levar a individualizar

¹⁴⁷ Correspondência de diversos com os governadores, Nº 609, anos de 1787/1788, Doc. 248 Apud VERGOLINO & FIGUEIREDO. *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém, Arquivo Público do Estado do Pará, 1990, p. 182.

¹⁴⁸ Idem, p. 184. Essas legislações não foram, contudo, excepcionais. Segundo o decreto de 28 de julho de 1809, o Executivo criava o cargo de Provedor-Mor da saúde, desanexando-o da inspeção das Câmaras, a motivação do decreto visando à conservação da saúde pública, fiscalizaria as embarcações que vinham de diversos portos, a fim de constatar possíveis irregularidades que colocassem em perigo a saúde pública. Logo no ano posterior criava-se o regimento a ser praticado pelo provedor-Mor da saúde, estabelecendo as condições para a conservação da saúde pública. (Ver Anexo A).

¹⁴⁹ AVISO (cópia) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [D. João Rodrigues de Sá e Melo], para o conselheiro do Conselho Ultramarino, visconde da Lapa, D. José de Almeida e Vasconcelos Soveral de Carvalho da Maia Soares de Albergaria, datado de 2 de maio de 1807. AHU_ACL_CU_013, Cx. 139, D. 10595.

¹⁵⁰ Ibidem.

as viagens e a estabelecer uma possível sequência contínua das delas, a definição de das datas da atividade e sua respectiva duração, bem como a listar os navios capitaneados.

3.4.1. Os Mestres e o número de viagens realizadas:

O recolhimento dos dados permitiu-nos identificar a existência de 162 viagens com 127 mestres identificados. O quadro abaixo descreve o número de viagens realizadas entre 1 e 09 viagens (limites mínimo e máximo que foram verificados no período compreendido em estudo) estabelecendo a correspondência com o número total de viagens realizadas.

O número de mestres que realizaram apenas uma viagem entre os portos brasílicos no período considerado é de 109, o que representa 67,2% do total das expedições. Sob o prisma de que, em última análise, os mestres representavam a autoridade superior dentro das embarcações (sendo alguns deles, quando se pode verificar, inclusive os próprios proprietários delas), nossos dados concorrem para que percebamos um caráter esporádico na maior parte das carregações do comércio interno, pelo menos sem sequência encontrada.

Tabela VIII: Mestres e viagens realizadas (1778-1805)

Nº de viagens	Mestres	Mestres %	Viagens Realizadas	Viagens Realizadas (%)
1	109	85,9	109	67,2
2	13	10,2	26	16
3	2	1,6	6	3,7
4	1	-	4	2,5
5	0	-	-	-
6	0	-	-	-
7	0	-	-	-
8	0	-	-	-
9	2	1,6	18	11
Total	127	-	162	-

Fonte: ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU – Lisboa) -“Documentos Avulsos” Sobre a Capitania do Maranhão e Grão Pará; TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE; Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) – Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde.

À medida que percorremos o quadro, observa-se que o número de mestres decresce justamente quando o número de viagens se torna mais relevante. Se com duas viagens ainda encontramos 13 (treze) mestres (o que já é uma quantidade diminuta se comparada ao total), de 5 (cinco) em diante a quantidade se torna nula. Voltando a crescer somente na margem máxima de 9 (nove).

Os números são esclarecedores de uma tendência do tráfico interno. Foram poucos aqueles que se aventuraram constantemente nas águas do norte, a grande parte dos mestres referenciados na documentação participou apenas, no desempenho desse cargo, de uma única viagem, é provavelmente um indicativo que qualquer um, num momento ou outro podia realizar esse tipo de comércio sem se dedicar a ele exclusivamente. Vejamos a tabela abaixo com o computo geral dos mestres identificados:

TABELA IX: Viagens internas identificadas com capitães e mestres (1778-1805)*

<i>Anos</i>	<i>Nome Capitão / Mestre</i>	<i>Origem</i>	<i>Arribada</i>
1778	Jacinto José Ferreira	Pernambuco	Maranhão
1778	João Coelho	Rio Grande	Maranhão
1779 (1)	Domingos Ferreira	Pernambuco	Pará
1779 (1)	João Antonio de Taboas	Bahia e Maranhão	Pará
1779 (1)	Antonio da Costa	Parnaíba	Pará
1780 (1)	Joze Francisco de Macedo	Rio de Janeiro	Maranhão
1780 (1)	Manuel Lopes Trindade	Rio de Janeiro	Maranhão
1780	Manuel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1780 (1)	Felix Antonio de Pontes	Bahia	Maranhão
1780 (1)	Jose Pinto Ribeiro	Bahia	Maranhão
1781 (1)	Ambozio Henriques	Bahia e Maranhão	Pará
1782 (1)	Jose Correa da Costa	Pernambuco	Maranhão
1782	Jacinto Jozé	Bahia	Maranhão
1782 (1)	Manuel José Ferreira	Pernambuco	Maranhão
1782	Alberto José Lopes	Bahia	Maranhão
1783 (1)	Antonio José dos Santos	Bahia	Maranhão
1784 (1)	João de Souza	Pernambuco	Maranhão
1784 (1)	Antonio Guedes da Rocha	Bahia	Maranhão
1784	Alberto José Lopes	Bahia	Maranhão
1784	Manuel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1785 (1)	José de Braga	Pernambuco	Maranhão
1785 (1)	Antonio da Motta	Pernambuco	Maranhão
1785	Antonio Francisco Maya	Pernambuco	Maranhão
1785	João Antônio Faboas	Bahia	Maranhão
1785 (1)	Francisco Flôr de Souza	Pernambuco	Maranhão
1785	Manuel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1785	João Antonio Faboas	Bahia	Maranhão
1785	Jacinto José Ferreira	Bahia	Maranhão
1786 (1)	Antonio Francisco (.?.)	Pernambuco	Maranhão
1786 (1)	Jose Gama	Pernambuco	Maranhão
1786 (1)	Manuel Moreira Dias	Pernambuco	Maranhão
1786	Manoel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1786	Francisco da Silva Falcão	Pernambuco	Maranhão
1786	João Antônio Faboas	Bahia	Maranhão
1786 (1)	Antônio Ramos	Bahia	Maranhão
1787 (1)	Antonio José de Seixas	Bahia	Maranhão
1787 (1)	Jose Antonio dos Santos	Bahia	Maranhão
1787	Antonio Francisco Branco	Pernambuco	Maranhão
1787 (1)	Manoel Moreira	Pernambuco	Maranhão
1787 (1)	Manoel Francisco	Pernambuco	Maranhão

1787 (1)	José Dias Leal	Bahia	Maranhão
1787 (1)	Manoel Luiz de Almeida	Pernambuco	Maranhão
1787	Miguel Cotrim **	Bahia	Maranhão
1788 (1)	José do Carmo Simões	Bahia	Maranhão
1788	Francisco da Silva Falcão	Pernambuco	Maranhão
1788 (1)	Manoel ?. Roza	Bahia	Maranhão
1788	Antonio Francisco Maia	Pernambuco	Maranhão
1788 (1)	Manoel Maués	Rio Grande	Maranhão
1788	Manoel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1788 (1)	Jose Francisco de Lemos	Tapaje	Maranhão
1788 (1)	Joaquim Ribeiro Duarte	Bissau	Maranhão
1788 (1)	Jose dos Santos Franco	Pernambuco	Maranhão
1788	Jacinto José Ferreira	Bahia	Maranhão
1788 (1)	José Antonio Franco	Pernambuco	Maranhão
1789	João Antônio Faboas	Bahia	Maranhão
1789	Francisco da Silva Falcão	Pernambuco	Maranhão
1789	Antonio Francisco Branco	Pernambuco	Maranhão
1789 (1)	José Felix do Espirito Santo	Pernambuco	Maranhão
1789	Manoel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1789 (1)	Manoel Fernandes da (.?)	Pernambuco	Maranhão
1789 (1)	Domingos Antonio Lagoa	Pernambuco	Maranhão
1790 (1)	Lucas Evangelista	Pernambuco	Maranhão
1790	Jacinto José Ferreira	Bahia	Maranhão
1790	Francisco Coelho	Pernambuco	Maranhão
1791	Miguel Cutrim	Bahia	Maranhão
1791 (1)	Domingos José Pinheiro	Pernambuco	Maranhão
1791	Manuel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1791 (1)	Luiz da Silva	Pernambuco	Maranhão
1792	José Francisco da Silva	Bahia	Maranhão
1793 (1)	José Antonio de Moraes	Pernambuco	Maranhão
1793 (1)	Manoel Francisco Flamante	Pernambuco	Maranhão
1793	Izidoro Alvares	Pernambuco	Maranhão
1793	Jacinto José Ferreira	Bahia	Maranhão
1793	João Coelho	Pernambuco	Maranhão
1793	Joaquim José Pereira	Pernambuco	Maranhão
1793 (1)	José das Neves Leão	Rio Grande	Maranhão
1793	Manuel Pereira Neves	Bahia	Maranhão
1793	Francisco Antonio Pinto	Pernambuco	Maranhão
1793	Manoel Pereira	Pernambuco	Maranhão
1793	Joaquim José Pereira	Aracati – Ceará	Maranhão
1793	João Monis	Maranhão	Pará
1793	Jacinto José Ferreira	Bahia	Pará
1793 (1)	João Francisco de Souza	Pernambuco	Pará
1793	Manoel Pereira Neves	Bahia	Pará

1794 (1)	Ignacio José	Pernambuco	Maranhão
1794 (1)	José Correa Picanço	Pernambuco	Maranhão
1794 (1)	Manoel Miz Marques	Pernambuco	Maranhão
1794 (1)	José Joaquim	Pernambuco	Maranhão
1794	Izidoro Alves	Rio Grande do Norte	Maranhão
1794 (1)	João Mendes	Bahia	Maranhão
1794 (1)	José Joaquim de Souza	Pernambuco	Maranhão
1794 (1)	Manoel Monteiro	Pernambuco	Maranhão
1794	Francisco Antonio Pinto Cardozo	Pernambuco	Maranhão
1795 (1)	Manoel Fernandes (?.)	Pernambuco	Maranhão
1795 (1)	João (?.) Antunes	Pernambuco	Maranhão
1795	Manoel Pinto dos Santos	Bahia	Maranhão
1795	Izidoro Alvares	Pernambuco	Maranhão
1795 (1)	Martinho José dos Santos	Pernambuco	Maranhão
1796 (1)	Manoel José Xavier	Bahia	Maranhão
1796 (1)	João Pedro Viegas	Pernambuco	Maranhão
1796	Izidoro Alves	Pernambuco	Maranhão
1796	Manoel Pinto dos Santos	Bahia	Maranhão
1796 (1)	Luiz José de Medeiros	Pernambuco	Maranhão
1796 (1)	Antônio Gonçalves Raposo	Pernambuco	Maranhão
1796 (1)	Francico Antonio (?.)	Pernambuco	Maranhão
1796	Jacinto José Ferreira	Bahia	Maranhão
1797 (1)	José Joaquim (?.)	Moçambique	Maranhão
1797 (1)	Izidoro Martins	Bahia	Maranhão
1797 (1)	Francisco Antonio da Cruz	Pernambuco	Maranhão
1798 (1)	Manoel José	Pernambuco	Maranhão
1801	Izidoro Alves	Bahia	Maranhão
1801 (1)	José Francisco de Azevedo	Angola	Maranhão
1802	José Antonio Cardozo	Pernambuco	Maranhão
1802 (1)	Domingos (?.)	Pernambuco	Maranhão
1802 (1)	João José do Valle	Bahia	Maranhão
1802 (1)	Francisco Jose do Bonfim	Pernambuco	Maranhão
1802 (1)	José Joaquim Pereira	Pernambuco	Maranhão
1802	Joaquim Francisco	Bahia	Maranhão
1802	José de Carvalho Dias Ramos	Bahia	Maranhão
1802	Antonio José Corrêa	Benguela	Maranhão
1803 (1)	João Ferreira Lira	Pernambuco	Maranhão
1803	José Antonio Cardozo	Pernambuco	Maranhão
1803 (1)	Joaquim (?.) Francisco	Rio Grande	Maranhão
1803 (1)	João Ramos	Bahia	Maranhão
1803 (1)	Ramos Pereira	Pernambuco	Maranhão
1803 (1)	Joaquim dos Santos	Pernambuco	Maranhão
1803 (1)	Manoel Francisco Martins	Pernambuco	Maranhão
1803 (1)	Salvador Barboza Rosalinho	Angola	Maranhão

1803	Joaquim Francisco	Bahia	Maranhão
1803 (1)	José Gomes de Araujo	Pernambuco	Maranhão
1803 (1)	Julião Vicente	Pernambuco	Maranhão
1803 (1)	Mathias Antonio Gomes	Bahia	Maranhão
1803 (1)	José Parreira Lira	Pernambuco	Maranhão
1803 (1)	José Roiz Nascimento	Bahia	Maranhão
1804 (1)	José Antonio dos Santos	Pernambuco	Maranhão
1804 (1)	Bernardo (?.) Silva	Angola	Maranhão
1804 (1)	Bernardo José Lopes	Bahia	Maranhão
1804 (1)	Francisco de Salis Silva	Bahia	Maranhão
1804 (1)	Ventura Anacleto de Brito	Bahia	Maranhão
1804	Manoel Francisco (?.)	Pernambuco	Maranhão
1804 (1)	João (?.) de Mello	Rio Grande	Maranhão
1804 (1)	(?.) Jorge Viana	Bahia	Maranhão
1804 (1)	Tomas Pereira	Pernambuco	Maranhão
1804	José Joaquim Pinto	Bahia	Maranhão
1804 (1)	Antonio de Souza Rego	Bahia	Maranhão
1804 (1)	José Gonçalves da Costa	Bahia	Maranhão
1804 (1)	Manoel Marques de Mello	Bahia	Maranhão
1805 (1)	José Francisco (?.)	Pernambuco	Maranhão
1805	Francisco José do Nascimento	Pernambuco	Maranhão
1805 (1)	Ignacio Pedro	Bahia	Maranhão
1805 (1)	José Rodrigues	Pernambuco	Maranhão
1805	Jacinto José Ferreira	Bahia	Maranhão
1805 (1)	Francisco José Pinto Vianna	Rio Grande do Sul	Maranhão
1805 (1)	José Francisco Alves	Pernambuco	Maranhão
1805 (1)	Jose Antonio Rogerio	Pernambuco	Maranhão
1805 (1)	Manoel Luiz de Souza	Bahia	Maranhão
1805	José Francisco da Silva	Pernambuco	Maranhão
1805 (1)	(?.) de Araújo	Pernambuco	Maranhão
1805 (1)	Antonio João Pereira	Bahia	Maranhão
1805 (1)	José Lourenço (Viana)	Angola	Maranhão
1805	Francisco José do Nascimento	Pernambuco	Maranhão
1805 (1)	Francisco Caetano	Bahia	Maranhão

Fonte: ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU – Lisboa) – “Documentos Avulsos” Sobre a Capitania do Maranhão e Grão Pará; TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE; Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) – Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde.

* Na tabela as associações de cores foram feitas de forma a relacionar as viagens dos capitães que realizaram mais de uma carregação. Dessa forma se torna mais clara a frequência dos mestres e capitães nos portos da costa brasileira.

** Em 1787 onde consta como capitão da Sumaca Miguel Cotrim, segundo o registro do AHU, pode-se também referir a Jacinto José Ferreira, pelo motivo de o nome desse capitão ser destacado na mesma embarcação – Senhora da Apresentação e no mesmo ano, 1787, mas segundo os termos de visita de saúde.

Investigando os capitães das embarcações revelou-se que vários deles fizeram somente uma viagem nas costas brasileira e depois sumiram. Porém muitos deles foram encontrados em diferentes embarcações interagindo em uma área de atuação ainda maior, o comércio transoceânico. Nesse ínterim, vale a pena considerarmos algumas trajetórias individuais desses comerciantes.

Navegando nos tempos do monopólio pombalino, Joaquim Ribeiro Duarte destaca-se como capitão de embarcações negreiras desde 1775, quando trafegou escravos para o Grão Pará.¹⁵¹ Depois de um ano de ausência desse mestre dos circuitos atlântico, ele volta as suas atividades no início do ano de 1779, na corveta *Santana e São José*, vindo em direção ao Maranhão, chegando em 1780¹⁵² O mesmo percurso fez no ano de 1788 comandando a *Nossa Senhora da Graça e Infante Carlota* na partida de Lisboa. Dali a embarcação percorre a rota da Senegâmbia, onde compra escravos em Bissau. Seguindo viagem com destino ao Maranhão, na Amazônia, aonde chega em 15 de Agosto de 1788,¹⁵³ tendo realizado antes escala em Pernambuco.¹⁵⁴ Sendo justamente desse último porto indicado à última notícia encontrada sobre Joaquim Ribeiro Duarte, quando ele dá entrada em Portugal no dia 26 de maio de 1792.¹⁵⁵

José António dos Santos fez frequentemente as rotas da Bahia, Pará e Maranhão entre os anos de 1779 e 1792. Na data de 1779 aparece no porto de Lisboa vindo do Grão Pará na nau *Santo Antonio de Pádua*.¹⁵⁶ Dois anos passado, volta ao cais Lisboaeta, na mesma embarcação, e saída também do Pará.¹⁵⁷ Daquela data passaria a se integrar no circuito de carregações que transitavam entre Portugal, a Bahia e o Maranhão. Em 1787 participa de uma carregação de escravos, transporta-os da Bahia em direção ao Maranhão na galera *Senhora das Maravilhas*, arribada em São Luís em 17 de Abril com 42 escravos.¹⁵⁸ Daquele ano em diante conseguimos identificar sua chegada, na capital portuguesa, em 22 de Janeiro de 1792,

¹⁵¹ Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, viagem 19604. Informação ratificada por Frutuoso, que confirma a chegada de uma embarcação do Pará no Porto de Lisboa, na data de 23 de março de 1776. Cf. FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, p. 292.

¹⁵² Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, viagem 41149.

¹⁵³ Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, viagem 47724.

¹⁵⁴ OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de janeiro de 1784. AHU_ACL_CU_009, Cx. 73, D. 6288 e Termo de visita fl. 78 (verso)

¹⁵⁵ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 415.

¹⁵⁶ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 316.

¹⁵⁷ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 326.

¹⁵⁸ CARTA do governador da capitania do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para a rainha D. Maria I, datada de 22 de janeiro de 1788. AHU_ACL_CU_009, Cx. 70, D. 6112 e Termo de visita de saúde fl. 64 (verso).

procedida do porto do Maranhão.¹⁵⁹ Desde então António dos Santos não mais foi citado nos registros de entradas de Lisboa e nem do Maranhão, pelo menos na documentação que conseguimos consultar.

Manuel Francisco Flamante destacou-se também no comércio marítimo de longo curso. Ligado à corveta *Correio de Angola* ele foi até a África comprar escravos, os quais viriam mais tarde a ser desembarcados na Amazônia, no porto de São Luís no dia 02 de março de 1793, passando antes por Pernambuco,¹⁶⁰ sem desembarcar nenhum escravo durante a “escala”. Em outubro daquele ano entrou no porto de Lisboa.¹⁶¹

Felix Antonio de Pontes foi um dos que mais realizou viagens marítimas entre o Maranhão, Bahia e Rio de Janeiro no período da pesquisa. São contabilizadas 12 viagens, identificadas desde 1779. Ele era provavelmente um negociante de mercadorias que levava os produtos cultivados no Maranhão para Lisboa, dadas às doze vezes que saiu do Maranhão para Portugal até 1800. No período dos anos de 1779, 1781; onde constam duas entradas do mesmo capitão; nos anos de 1782, 1783, 1784, 1785, suas viagens sempre saem de São Luís para Portugal. Arrisca-se, no entanto, no comércio negreiro em duas oportunidades. A primeira em 1780, quando carrega 43 escravos da Bahia para o Maranhão, desembarcando-os nesse último porto em 8 de Outubro, juntamente com açúcar e viradores de piaçaba.¹⁶² Volta rapidamente a Lisboa aonde chega no mês de janeiro de 1781.¹⁶³ Regressando ainda nesse início dos anos 80 ao Maranhão, de onde viaja novamente para Portugal cerca de 8 meses depois.¹⁶⁴

Entre 1776 e 1806 o capitão José das Neves Leão realizou 10 viagens negreiras, entre as quais 9 entre a Senegambia e a Amazonia.¹⁶⁵ No fim de 1792, ou no início de 1793, não se tem provas suficientes para a determinação, o *oficial* de embarcações negreiras vai até o Rio Grande (provavelmente o Rio Grande do Norte) capitanear o navio *São José e Almas* em

¹⁵⁹ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 412.

¹⁶⁰ Base de dados do comércio transatlântico de escravos (BDCTE), ficha de viagem 47738; OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7042

¹⁶¹ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 428.

¹⁶² OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. António de Sales e Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 09 de janeiro de 1781. AHU_ACL_CU_009, Cx. 56, D. 5263.

¹⁶³ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 326.

¹⁶⁴ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 331.

¹⁶⁵ Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos; viagens 47263; viagem 19632: 47737; 47239.

direitura ao Maranhão, chegando a esse porto costeiro setentrional em 13 de julho de 1793.¹⁶⁶ Pode-se identificar o destaque do mestre, entendida a lógica do comércio, entre o trato negreiro e o trânsito das produções mais destacadas do Norte para Portugal, além do carregamento de mercadorias brasílicas transportadas do Rio Grande do Norte ao Maranhão.

Outro que também navegou em águas atlânticas foi Alberto José Lopes. Apesar de ter navegado em um curto espaço de tempo, entre os anos de 1782 e 1784, seu caso é bem ilustrativo de como capitães de negreiros intercontinentais praticaram o comércio interno, ainda que de forma ocasional. No ano de 1782 o mestre parte da Bahia em direção ao Maranhão, desembarcando no dia 6 de outubro na embarcação *Santo Antônio Áureo*.¹⁶⁷ Dali retornou para Lisboa, onde deu entrada em 26 de março de 1783.¹⁶⁸ Passado um ano voltou a fazer o comércio entre a Bahia e o Maranhão, na mesma embarcação, tendo vendido todos “a crédito”, o que pode ter facilitado a venda dos cativos, em sua maioria mulheres.¹⁶⁹

Izidoro Alves, capitão de diversas embarcações, foi também um dos que se aventurou nas águas do atlântico. O interessante no caso dele é que participou do comércio brasílico de três lugares diferentes: Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia, respectivamente. Em 1774 transitou 118 negreiros do Rio Grande do Norte para o Maranhão, chegando nesse último porto em 9 de maio.¹⁷⁰ Dois anos depois, em 1776 percorreu de Pernambuco novamente o trajeto para São Luís,¹⁷¹ fazendo-o também em 1801 quando procedeu da Bahia.¹⁷² Se levarmos em conta a quantidade de cativos transferidos via tráfico é plausível pensar que sua motivação fosse privilegiadamente o comércio de cativos. O que

¹⁶⁶ OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7042; CARTA do conselheiro Francisco da Silva Corte Real para a rainha D. Maria I, datada de 30 de maio de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7086 e OFÍCIO (2ª via) do governador e capitão-general do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de setembro de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 85, D. 7128.

¹⁶⁷ OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania do Maranhão e Piauí, D. António de Sales e Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de janeiro de 1784. AHU_ACL_CU_009, Cx. 59, D. 5432.

¹⁶⁸ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 340.

¹⁶⁹ OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 24 de fevereiro de 1785. AHU_ACL_CU_009, Cx. 64, D. 5730.

¹⁷⁰ CARTA do governador e capitão-general do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para a rainha D. Maria I, datada de 3 de fevereiro de 1795. AHU_ACL_CU_009, Cx. 86, D. 7178.

¹⁷¹ OFÍCIO (3ª via) do governador e capitão-general das capitanias do Maranhão e Piauí, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 54 de março de 1797. AHU_ACL_CU_009, Cx. 93, D. 7680.

¹⁷² Termo de visita - Maranhão fl. 116 v e 117

parece confirmar as duas viagens que realizou em 1803 e 1804, da Bahia até Benguela e Luanda descarregando depois os escravos no Maranhão.¹⁷³

Outros capitães parecem ter sido ainda mais pontuais em suas participações costeiras. Esse é o caso de Manuel Lopes Trindade, ele aparece em outras duas oportunidades em percursos transcontinentais, em 1776 onde saiu do Rio de Janeiro até Lisboa, tendo o mesmo destino em 1779 quando saiu do Maranhão. Esse capitão transferiu, no ano de 1780, no navio *Mercúrio*, uma leva de 55 escravos do Rio de Janeiro para o Maranhão.¹⁷⁴ Sendo um dos poucos a ter se arriscado naquele percurso.

Além de José Francisco da Silva, que transfere escravos da Bahia para o Maranhão em 1792, aportando em São Luís em 28 de fevereiro. E depois de passar cerca de 10 anos sem ser identificado, retornou aos dados somente em 1802 quando foi do porto maranhense a Portugal¹⁷⁵ e em 1805 quando atravessou escravos de Pernambuco ao Maranhão.¹⁷⁶

Parece também bastante relevante individualizar os *oficiais de embarcações* que efetuaram um maior número de deslocamentos no contexto do relacionamento marítimo entre os portos brasílicos, uma vez que esses estão integrados a cadeia do tráfico de escravos no território brasileiro, como se verá. Razão pela qual decidimos dar maior atenção aos capitães que atingiram 3 ou mais viagens.

TABELA X: Mestres com mais viagens efetuadas

Mestres	Nº de viagens
Jacinto José Ferreira	9
Manuel Pereira Neves	8
João Antonio Faboas	4

Fonte: AHU-M-Cx. 54-D.5124; Cx. 64-D.5730; Cx.67-D.5840; Cx.73-D.6288 e 92 e Termo de visita 79 v; Cx.68-D.5938 e 41 Cx.77-D.6567; CX73-D.6288 e 92 e Termo de visita p. 76; Cx. 75-D.6429 e Termo de visita 90; CX79-D.6718; Cx.84-D.7042; Cx.93-D.7680; Termo de Visita - Maranhão p. 166; AHU-P-Cx.104-D.8219;

Jacinto José Ferreira

Dos números revelados pela tabela acima merece destaque o mestre Jacinto José Ferreira, que capitaneou por longos 28 anos, entre os anos de 1778-1805. Concorre para

¹⁷³ Base de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos, viagem 40102.

¹⁷⁴ OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. António de Sales e Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 09 de janeiro de 1781. AHU_ACL_CU_009, Cx. 56, D. 5263.

¹⁷⁵ Cf. FRUTUOSO, Eduardo & al. *Op. Cit.* p. 517.

¹⁷⁶ Termo de Visita - Maranhão fl. 179 (verso)

chamarmos atenção não somente o número de viagens, mas também os portos envolvidos. Sendo morador da Praça da Bahia, somente uma das suas viagens não se iniciou no seu lugar de domicílio, partindo do porto de Pernambuco. (Apêndice D).

Nos anos em que realizou seus carregamentos o capitão utilizou 3 embarcações diferentes. Na primeira delas, sob a invocação de *Senhora da Apresentação Santo Antonio e Almas*, além de ter sido encontrado como capitão da embarcação, conseguiu-se percebê-lo também como dono da mesma.¹⁷⁷ Nessa embarcação, e como proprietário, armou uma expedição negreira na África, em 1783, na qual entraram no Maranhão com 39 escravos sobre os 41 carregados. O problema é que a ficha 47225 indica só “Othere África”¹⁷⁸. O capitão da expedição, Francisco Manoel, só aparece uma única vez nas fichas, nessa mesma ocasião. Esse Francisco Manoel tampouco aparece nas listas de Frutuoso até 1790.¹⁷⁹

Nessa sumaca deslocou-se seguidas vezes em direção ao Maranhão e ao Pará até 1793. Entretanto, o capitão das costas brasileiras não deixou de exercer as suas atividades marítimas. Em 1796 aparece novamente vindo da Bahia na embarcação *Piedade Santo Antonio e Almas*¹⁸⁰. No alvorecer do século XIX, em 1804, destaca-se capitaneando a *Flor do Mar*, vinda de Bahia e com escala em Pernambuco.¹⁸¹

Manuel Pereira Neves

Outro morador da Bahia destacara-se nos trânsitos marítimos, Manuel Pereira Neves. Com uma viagem a menos que seu antecessor, esse capitão percorreu as costas nos limites entre a Bahia, o Maranhão e o Grão-Pará, entre os anos de 1780 e 1793.

Nesse período de 14 anos sua primeira aparição nos documentos fora, como nas outras, sempre em sumacas. A primeira delas foi a *Senhora da Luz Santo Antonio e Almas*, em 1780, posteriormente navegou no *Senhor do Bonfim*,¹⁸² nos anos de 1784 e 1785. Já no ano posterior

¹⁷⁷ PARTES da Alfândega referente às entradas de navios e à cobrança de dízimo correspondentes à sua carga e mapas da carga e valor dos gêneros importados e exportados do porto da cidade de Belém do Pará para os de Lisboa, Porto, Maranhão e Bahia. Datadas de 5 de abril de 1794. AHU_ACL_CU_013, Cx. 104, D. 8219.

¹⁷⁸ Base de dados do comércio transatlântico de escravos (BDCTE), ficha de viagem 47225.

¹⁷⁹ Cf. FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001.

¹⁸⁰ OFÍCIO (3ª via) do governador e capitão-general das capitanias do Maranhão e Piauí, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, datado de 5 de março de 1797. AHU_ACL_CU_009, Cx. 93, D. 7680.

¹⁸¹ Termo de Visita - Maranhão p. 166; *Transatlantic Slave trade - viagem 47225*

¹⁸² OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 24 de fevereiro de 1785. AHU_ACL_CU_009, Cx. 64, D.

capitaneia a embarcação *Bom Jesus dos Navegantes*,¹⁸³ passando, entretanto, maior tempo como mestre e proprietário da nau *Santo Antonio Vale da Piedade*, também registrada como *Val da Piedade* nos documentos do AHU.¹⁸⁴

João Antonio Faboas

Entre os três, João Antonio Faboas, fora o que teve a menor incidência nas viagens brasílicas, em apenas 4 viagens, entre os anos de 1785 e 1789. Realizou duas viagens no ano de 1785, na embarcação *Senhora da Conceição*, ambas saídas da Bahia com direção ao Maranhão,¹⁸⁵ sob a mesma embarcação em 1786¹⁸⁶ e subseqüentemente, em 1789,¹⁸⁷ com a sumaca *Francisco e Santissimo Sacramento*.

Nesses últimos deslocamentos, particularmente em 1785, com as duas viagens de Faboas, revela-se uma faceta do tráfico interno, qual seja a de um mesmo navio, dadas as aproximações brasílicas, de transferir-se de um porto a outro no mesmo ano.

Faboas não realiza nenhuma viagem negreira segundo o site Transatlantic Slave Trade (TST). Tampouco Pereira Neves, muito menos Jacinto Ferreira, como capitão. Esse último é referendado no comércio transatlântico somente como proprietário (como indicado acima). O que tende a comprovar que, pelo menos Pereira Neves e Faboas, são “especialistas” da costa brasileira, não sendo nenhum dos dois nomes encontrados na lista de embarcações e mestres

5730; CARTA do governador José Teles da Silva para a rainha D. Maria I, datada de 13 de fevereiro de 1786. AHU_ACL_CU_009, Cx. 67, D. 5840.

¹⁸³ OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 19 de janeiro de 1787. AHU_ACL_CU_009, Cx. 68, D. 5938; CARTA do governador e capitão-general do Maranhão, José Teles da Silva, para a rainha D. Maria I, datada de 19 de janeiro de 1787. AHU_ACL_CU_009, Cx. 68, D. 5941.

¹⁸⁴ OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 25 de janeiro de 1784. AHU_ACL_CU_009, Cx. 73, D. 6288; CARTA do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Fernando Pereira Leite de Foios, para a rainha D. Maria I, datado de 25 de janeiro de 1789. AHU_ACL_CU_009, Cx. 73, D. 6292. e Termo de visita p. 76; OFÍCIO do governador do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de fevereiro de 1790. AHU_ACL_CU_009, Cx. 75, D. 6429 e Termo de visita 90, OFÍCIO do governador do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 23 de janeiro de 1792. AHU_ACL_CU_009, Cx. 79, D. 6718, OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de fevereiro de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7042; PARTES da Alfândega referente às entradas de navios e à cobrança de dízimo correspondentes à sua carga e mapas da carga e valor dos gêneros importados e exportados do porto da cidade de Belém do Pará para os de Lisboa, Porto, Maranhão e Bahia. Datadas de 5 de abril de 1794. AHU_ACL_CU_013, Cx. 104, D. 8219.

¹⁸⁵ CARTA do governador José Teles da Silva para a rainha D. Maria I, datada de 13 de fevereiro de 1786. AHU_ACL_CU_009, Cx. 67, D. 5840, Termo de visita - Maranhão fl.54 (verso).

¹⁸⁶ Termo de visita - Maranhão fl. 62

¹⁸⁷ OFÍCIO do governador do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 12 de fevereiro de 1790. AHU_ACL_CU_009, Cx. 75, D. 6429.

que entraram em Portugal.¹⁸⁸ O que tende também a comprovar que os sumaqueiros só se aventuravam excepcionalmente em viagens negreiros, na maioria das vezes mais arriscadas.

Os três capitães parecem ter como centro dos seus investimentos marítimos na Bahia, por terem ali os seus locais de residência e de referência de suas viagens. Nessa percepção, os possíveis baianos, dado não termos a determinação de suas naturalidades, buscaram nos portos da Amazônia diversificar suas redes de investimento com o comércio negreiro, local onde boa parte dos agricultores recebia com entusiasmo a escravatura.

Não conseguimos rastrear os “lastros” dos capitães baianos, bem como seus envolvimento na política regional Baiana, o que pensamos ser comum, uma vez que tiveram importância destacada enquanto comerciantes daquela área.

Nesse sentido, o destaque de mestres e capitães faz-se iminente também quando intentamos enfatizar suas importâncias em relação às políticas locais. Apesar do tráfico interno não estar exclusivamente ligado aos brasileiros, observamos também a presença dos portugueses como proprietários de embarcações, pode-se estabelecer que a presença de diversos elementos envolvidos no tráfico interno, como os próprios mestres e/ou capitães e consignadores de escravos, acabaram por estabelecer regionalmente vínculos políticos, matrimoniais e econômicos.

Em finais do século XVIII e mesmo durante boa parte do século XIX, os vínculos políticos e econômicos acabavam se fazendo pelo matrimônio, o que se justificava, na maioria das vezes, por manter as redes clientelísticas e o nome de destaque da família. Esse parentesco “por escolha” fora bem dimensionado por Katia Mattoso,

o parentesco é fundado, ao mesmo tempo, em laços biológicos e sociais, designando tanto as pessoas que são efetivamente parentes – pelo sangue ou por aliança – quanto uma das instituições que regem o funcionamento da vida social nos setores econômico, político e religioso¹⁸⁹

As instituições que regiam o funcionamento da vida social na Amazônia estavam ligadas à posse de terras e ao prestígio social nos séculos XVIII e XIX. Em relação ao Grão Pará e ao Maranhão as redes, em formação, no final dos setecentos, podiam ser visualizadas de duas formas. Em primeiro lugar com o final da Companhia Geral houve a maturação e o

¹⁸⁸ Cf. FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001.

¹⁸⁹ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia século XIX. Uma Província no Império*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1992, p. 173.

desenvolvimento de um comércio mais livre, com especial destaque para o estímulo de atividades agrícolas. No Grão Pará, entre os anos de 1778 a 1798, as taxas de crescimento agrícolas passam a ultrapassar o extrativismo, percentualmente apontadas, respectivamente, nas taxas de 7,1 a.a (ao ano) e 1,3 a.a (ao ano), ocorrendo, não obstante, na produção extrativista, uma diversificação sem precedentes.¹⁹⁰ Por outro lado, as concessões de terras, no Maranhão, concretizavam-se, progressivamente, com as datas de sesmarias.¹⁹¹ Tornando-se uma probabilidade lógica, a ser confirmada, a correlação entre o volume do tráfico de escravos e atribuição de sesmarias. Pois da mesma maneira que o tráfico se torna maior em favor do Maranhão, pós-companhia, o número de atribuições de sesmarias também se progressivamente superior no caso maranhense.

Percorrendo as trajetórias de comerciantes que se tornaram abastados, da Praça do Grão Pará e Maranhão, mas também *agentes do comércio negreiro*, é possível perceber o quanto estavam ligados ao fortalecimento das relações agrícolas, desenvolvimento do comércio de escravos e destaque na política local. Na confluência dessas questões podemos traçar a trajetória de duas famílias: o pioneirismo da família Henriques no século XVIII, no Grão-Pará, ligados a *D. Ambrozio Henriques* e João Belfort, membro de uma parentela das mais empreendedoras do Maranhão colonial e imperial.

Ambrósio Henriques

Ambrósio Henriques, destacado português natural da freguesia de Santa Maria de Couto, Bispado Ourense, reino da Galiza, onde nasceu em 1750, tendo ido ainda menino para o Pará por influência de seus tios, D. João e D. Rozendo.¹⁹² Acabando por se tornar um dos mais ricos proprietários de engenhos no Pará.¹⁹³

¹⁹⁰ COSTA, Francisco de Assis. A economia colonial do Grão-Pará: uma avaliação crítica (1720-1822). In: *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 21, nº1, 2012, p. 209.

¹⁹¹ Cf. CHAMBOULEYRON, Rafael. Plantações, sesmarias e vilas. Uma reflexão sobre a ocupação da Amazônia seiscentista. *Nuevo Mundo-Mundos Nuevos*, EHESS, Paris - FRANÇA, v. 6, p. 2260, 2006; CHAMBOULEYRON, Rafael. Terras e poder na Amazônia colonial (séculos XVII-XVIII). In: Congresso Internacional Pequena Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime, 2012, Lisboa. Actas do Congresso Internacional Pequena Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime. Edição digital. Lisboa: ICT/CDI, 2012. v. 1. p. 1-12; CHAMBOULEYRON, Rafael; NEVES NETO, Raimundo Moreira das. "Isenção odiosa". Os jesuítas, a Coroa, os dízimos e seus arrematadores na Amazônia colonial (séculos XVII e XVIII). *Histórica* (São Paulo. Online), v. 37, p. 1-9, 200; PINTO, Francisco Eduardo. Potentados de conflitos nas sesmarias na comarca do rio das mortes. Tese de doutorado apresentada ao programa de pós-graduação em História, UFF, 2010.

¹⁹² Disponível em: <www.geneall.net/P/forum_msg.php?id=11489&fview=e>. Acessado em 12/06/2013.

¹⁹³ CARTA do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], datada de 28 de abril de 1798. AHU_ACL_CU_013, Cx. 112, D. 8732.

Rastreado a trajetória de Henriques é possível percebê-lo em diversos cargos. Revela-se na documentação a função de vereador da Câmara da cidade do Grão Pará em 1778. Na ocasião, juntamente com Antonio Rodrigues da Silva, João Manuel Rodrigues e Manuel Duarte Gomes envia um queixa à rainha (D. Maria I) contra o governador do Pará, João Pereira Caldas, pelo fato de terem sido suspensos de suas funções.¹⁹⁴

A questão da interrupção das suas funções, segundo consta no documento, são as críticas que fizeram os vereadores a companhia pombalina, naquele momento, com o monopólio comercial extinto, mas que segundo os suplicantes continuava em pleno funcionamento, com a anuência do governador. O caráter enfático dos relatos dos suplicantes demonstra também como os membros da elite agrária entendiam a permanência dos tentáculos da companhia. A referência integral ao trecho do documento tem o privilégio de clarificar melhor a questão:

Tempos depois da liberdade [da companhia de comércio do Grão-Pará e Maranhão] já se achão neste porto duas embarcações da praça ricamente carregadas há certeza de se estarem aprontando mais três, allem de duas da denominada comp.^a huma a mais da praça do porto, com os generos daquelle paiz outra que vem do Ryo de Janeiro allem das que vieram da Costa da Guiné, hum grande número de emperezarioz, e novos comerciantes, que aqui se estabelecem (...) e não como athe ao prezente p^{or} haver Comp^a que tudo desviava só ella figurar, e dela tudo depender, constituindo-se hua publica calamid^e e sendo a peste deste século ¹⁹⁵

Consubstanciando seu prestígio, Ambrósio também o fez ocupando uma série de patentes. No ano de 1777 alferes da Infantaria Auxiliar; Capitão da Tropa Ligeira Auxiliar de Belém em 1780 e, após 1794, foi promovido a Coronel do Regimento de Infantaria Auxiliar de São José de Macapá. Finalmente ocuparia o posto de Coronel do 2º Regimento Auxiliar de Belém.¹⁹⁶ De importância estratégica, as tropas auxiliares tinham a responsabilidade de vigilância das fronteiras, especialmente contra possíveis invasões de espanhóis e franceses.¹⁹⁷

¹⁹⁴ REQUERIMENTO dos vereadores da Câmara da cidade de Belém do Pará, António Rodrigues da Silva, o capitão João Manuel Rodrigues, e alferes Ambrósio Henriques e o procurador, Manuel Duarte Gomes para a rainha [D. Maria I]. Datado de 23 de abril de 1778. AHU_ACL_CU_013, Cx. 79, D. 6568.

¹⁹⁵ Ibidem.

¹⁹⁶ REQUERIMENTO do coronel do 2º Regimento Auxiliar do Pará, Ambrósio Henriques, tesoureiro geral do Real Erário e deputado da Junta da Fazenda Real do Pará, para a rainha [D. Maria I], datado de 5 de maio de 1797. AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, D. 8571.

¹⁹⁷ NOGUEIRA, Shirley Maria Silva, p. 49. Apud MARINHO, Luciana. Muito Além dos Seringais: Elites, Fortunas e Hierarquias no Grão-Pará, c. 1850 – c. 1870. Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004, p. 715.

É possível que tenha se valido dos cargos para efetivar-se também como agenciador do comércio escravista. Em nossos dados sobre o tráfico costeiro, Ambrósio Henriques aparece em dois momentos. Na data de 30 de julho 1779, encontra-se como proprietário da Sumaca *Senhora da Conceição e Almas*, nome bastante comum entre as embarcações do período. Essa teria saído dos portos da Parnaíba em direção ao Pará com 15 (quinze) escravos, em carregação sob a capitania de António da Costa.¹⁹⁸

Dois anos depois, em 6 de maio de 1781, Henriques novamente apareceu nas fontes, agora como capitão de uma embarcação, tipo sumaca, de invocação *Senhor do Bonfim e São Felis*, vinda de Bahia e do Maranhão. Foram apenas 9 (nove) cativos transladados, sem referência alguma sobre mais mercadorias.¹⁹⁹

O papel atribuído, no início da década de 80 do século XVIII, ao então capitão da tropa ligeira da capital paraense, revela uma faceta importante da história do comércio marítimo relacionado à Amazônia atrelado a avultados personagens da agricultura paraense.²⁰⁰ Em nossos registros, em relação às transações com outros portos brasílicos, o único paraense notável foi Ambrósio Henriques.

Se a sua capacidade de progredir em cargos, patentes e, agora é sabido, também no comércio negreiro, foi à lógica do seu crescimento, as terras, ou melhor, a compra e concessão delas, também cumpriram elemento *sine qua non* de tal intento. Se no início da década de 1780 adquiriu a Fazenda Jaguarari,²⁰¹ anos depois, precisamente em 1789, era concedida a Henriques uma sesmaria, confirmada em 1803, na Ilha de Mexiana.²⁰²

A concessão dessa sesmaria em 1789 parece ser um indicativo de grande monta para nossa compreensão do crescimento econômico de Henriques. Segundo o Censo de 1788, Ambrósio é apresentado como morador da freguesia da Santa Anna, enquadrando-se na categoria de “Remediado e Aplicado”, o que naquele momento quer dizer que, naquele

¹⁹⁸ MAPA dos escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, vindo de Cachéu, Pernambuco, Bahia, Maranhão e Parnaíba, datado de 1779. AHU_ACL_CU_013, Cx. 84, D. 6905.

¹⁹⁹ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 15 de maio de 1782. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88, D. 7212.

²⁰⁰ Utilizando referências do livro de Anaiza Vergolino e Napoleão Figueiredo, Marley Antonia consegue rastrear, ainda que rapidamente no texto, alguns outros nomes na história paraense e que tiveram sobressalente destaque como proprietários de navios, como João Antonio Pereira, Joaquim José Pedro, Domingos José Frazão, João Lopes da Cunha, Francisco Alvares de Souza Melo, José Pereira de Lemos, Manuel de Souza Freire, entre outros. Cf. SILVA, *Op. Cit.* p. 118.

²⁰¹ Vindo desse nome o título nobiliárquico transferido aos descendentes.

²⁰² Cf. MARINHO, Luciana. Muito Além dos Seringais: Elites, Fortunas e Hierarquias no Grão-Pará, c. 1850 – c. 1870. Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004, p. 177.

momento, não era “rico”, mas que possuía o suficiente para se sustentar e amparar a sua família.²⁰³

Nos anos que se seguiram a classificação de “remediado” parece ter cedido lugar à de “rico”, principalmente se percebemos a herança deixada pelo tio João Henriques. Espólio esse que podia ser entendido de duas maneiras, tanto pela sua “vocação” nas tropas auxiliares, hierarquicamente João ocupava o posto de capitão auxiliar, enquanto Ambrósio era ainda alferes; quanto pelo poder econômico associado aos Henriques. No mesmo Censo, do final do século XVIII, João Henriques é descrito como rico e “mercador de ofício”, possuindo, naquele momento, a quantidade considerável de 79 escravos.²⁰⁴

Por si só o nome dos Henriques tornava-se prestigioso e digno de mercês. No nascente século XIX, entretanto, era de grande importância associar-se a membros cujo prestígio se aproximasse ou mesmo superassem os do grupo familiar. Foi nesse contexto que houve a formação de uma aliança familiar das mais poderosas no Pará. O enlace matrimonial da filha de Ambrósio Henriques com Antonia Joaquina de Oliveira e Silva, Maria do Carmo Henriques da Silva e Oliveira, em 1801, com outro destacadíssimo grupo familiar, os Pombo, nomeadamente com Joaquim Clemente da Silva Pombo. O dote realizado pelo pai da noiva ao casal chegou às cifras de 20:800\$000.²⁰⁵

Joaquim Clemente da Silva Pombo ocupou, assim como o sogro, diversos cargos. Entre eles os de Juiz de fora, administrador da alfandega, tendo sido ouvidor da Comarca do Pará, entre 1810 e 1817. Destacou-se como pecuarista e proprietário de terras das ilhas mexianas.²⁰⁶

Luciana Marinho descreve o quanto a formalização do parentesco fora relevante às famílias envolvidas no enlace,

Para os Henriques, em função de conseguir, através de uma aliança parental, juntar-se a uma pessoa com extensas redes de influência e ocupante de alguns dos principais cargos tanto na Justiça quanto no comércio da Capitania. Se for lembrado ainda que Ambrósio era envolvido com a atividade comercial, difícil é não pensar nos benefícios que ele pode ter tido através de seu genro, especialmente quando o mesmo esteve à frente da

²⁰³ Censo da capitania do Rio Negro sobre a capitania do Pará, ano de 1788, fl. 10.

²⁰⁴ *Ibidem*.

²⁰⁵ CARTA do ouvidor-geral da capitania do Pará, Francisco Tavares de Almeida, para o príncipe regente [D. João], datada de 19 de março de 1802. AHU_ACL_CU_013, Cx. 121, D. 9339.

²⁰⁶ CANCELA, Cristina Donza. *Casamento e relações familiares na economia da borracha*. (Belém - 1870-1920). Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006, p. 49.

Alfândega. Por outro lado, para o fundador da família Pombo no Pará, por, mesmo tendo chegado há pouco tempo na Capitania, haver se unido com um de seus mais importantes moradores.²⁰⁷

A citação demonstra ainda que havia espaço, entre as redes parentais do final do século XVIII e no início do XIX, para que estrangeiros viessem a prosperar e, conseqüentemente, se tornar regionais, criando e fortalecendo mecanismos de reprodução de suas riquezas a partir da parentela, como fora o caso dos *Pombo Henriques* no caso do Grão-Pará e dos Belfort no Maranhão, como perceberemos.

João Belfort

Em relação à capitania maranhense destaca-se a figura de João Belfort, um dos últimos filhos do segundo casamento de Lourenço Belfort. Na busca pelo melhor entendimento de como o filho se incluiu no espólio deixado pelo pai, cabe adentrar um pouco nos caminhos e estratégias criadas pelo patriarca da família na constituição de posses e fazendas posteriormente deixadas aos herdeiros juntamente com o simbolismo e prestígios agregados ao sobrenome.

Lourenço Belfort, irlandês, cirurgião de profissão e comerciante que se estabeleceu no início do século XVIII no Antigo Estado do Grão Pará e Maranhão, se tornou um dos maiores proprietários de terras da região da ribeira do Itapecuru, além de ter ocupado diversos cargos, como o de oficial de milícias.

O patrimônio da família se multiplicou depois de suas iniciativas. Em 1741, a primeira notícia, entre outras, registrada no Arquivo Ultramarino de Lisboa, é a criação de uma fabrica de atanados, destacadamente de sola, a qual a criação acabou sendo motivo de inconveniências por parte dos moradores da capitania do Maranhão pelo fato de não poderem exportar os “couros em cabelo”, uma vez que a fábrica de Belfort acabava sendo uma potencial compradora de grande parte da produção dos produtores mais pobres.²⁰⁸ O governador, no entanto, lembrava, com entusiasmo na ocasião, a prudência e a inteligência do irlandês ao criar a tal fábrica, que “já fas taõ boa como a que vem dos estrangeiros”.²⁰⁹

²⁰⁷ MARINHO, Luciana. Muito Além dos Seringais: Elites, Fortunas e Hierarquias no Grão-Pará, c. 1850 – c. 1870. Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004, p. 178.

²⁰⁸ CARTA do governador e capitão-general do Estado do Maranhão, João de Abreu de Castelo Branco, ao rei D. João V, datada de 28 de outubro de 1742. AHU_ACL_CU_009, Cx. 27, D. 2754.

²⁰⁹ *Ibidem*.

Em 1744, o pioneirismo continua, agora aninhado com a pretensa constituição de uma fábrica de anil, em associação com José Bernardes Teixeira. A construção far-se-ia caso o governador concedesse mercês aos empreendedores para o não pagamento pelos direitos do anil por tempo determinado de dez anos e o privilégio, por igual período, de que, enquanto lavrassem, não pudessem os empreendedores ser executados na fábrica e só nos seus rendimentos, o que parece não ter sido um problema devido à boa qualidade do produto.²¹⁰

No ano de 1760, nas suas fazendas no rio Itapecuru, discorre Belfort sobre a plantação das primeiras árvores de amoreiras com o intento de recortar os galhos pra fazer plantações de estaca. Mandando plantar seiscentos (600) pés, e dos mesmos galhos plantou o valenciano Antonio Cardona, que a Companhia Geral havia mandado destinado a essa cultura na mesma fazenda, tendo o dito plantado na área em torno de dois mil pés, não semeando mais por não haver, excetuando obra de meia dúzia de arvores, as quais foram conservadas para dar folha, com que se sustentam alguns bichos de seda a fim de conservar a sua semente.²¹¹

Essa aproximação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão parece confirmar os préstimos de Lourenço à coroa portuguesa, na medida em que proporcionara desenvolvimentos agrícolas fundamentais para a expansão da companhia monopolista no Maranhão, bem como estando paralelamente impulsionando, cada vez mais, seus investimentos. Em 1770, porém, Lourenço vem a cobrar dívidas de atanados para com ele, o que parece ter provocado grande insatisfação.²¹²

Das produções menores, sola, anil e as amoreiras, o iniciador da parentela dos Belfort no Maranhão interessar-se-ia pela cultura do arroz, chegando, no ano de 1772, a aconselhar os deputados da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão sobre a riqueza que o produto poderia gerar à capitania. A relevância do anúncio vinha acompanhado de uma averiguação das contas que Lourenço tinha com a Companhia Geral tanto no Maranhão como na corte, o que implica dizer que o negociante Maranhense estava envolvido não somente com o comércio de produtos, mas também com um as transações de negreiros.

²¹⁰ CARTA do governador e capitão-general do Maranhão, João de Abreu Castelo Branco, ao rei D. João V, datada de 6 de novembro de 1743. AHU_ACL_CU_009, Cx. 27, D. 2815 e CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, referente ao requerimento do capitão-mor José Bernardes Teixeira e do capitão Lourenço Belfort, datada de 20 de junho de 1744. AHU_ACL_CU_009, Cx. 28, D. 2850.

²¹¹ OFÍCIO de Lourenço Belfort para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 29 de junho de 1760. AHU_ACL_CU_009, Cx. 40, D. 3875; OFÍCIO (1ª via) de Lourenço Belfort para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a cultura de bichos da seda, datado de 10 de setembro de 1766. AHU_ACL_CU_009, Cx. 42, D. 4159.

²¹² CARTA de Lourenço Belfort para Paulo George, sobre as cobranças de dívidas da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Datada de 20 de agosto de 1770. AHU_ACL_CU_009, Cx. 44, D. 4338.

O desenvolvimento de sua explanação clareia ainda mais a questão, o destacado comerciante revela que além de ter cumprido integralmente as suas obrigações, ele próprio pagou os juros dos direitos de importação, como as tongas que cobriram os escravos quando da venda na carregação, e, em que ambos os casos, espera ser restituído. Em relação às ‘tangas’, Lourenço destaca que: “não foi estilo nessa terra nem em parte alguma do Brasil como estou informado pagar a cobertura que trazem os escravos em conta a parte separada fora da venda”²¹³. Por isso recorre aos deputados da Companhia para que melhor abalizem às questões.

Em relação às propriedades, na segunda metade da década de 60 do século XVIII, Lourenço Belfort pediu carta de confirmação de uma sesmaria na área chamada *Enseada das Canoas*, na capitania do Maranhão. A confirmação viria em 1768, ou seja, dois anos depois do pedido.²¹⁴ As datas de sesmarias e a concessão de terras subsequentes parecem ser tão recorrentes, que são solicitadas ordens para puni-lo, em 1774, por possuir mais terras em sesmarias do que as previstas.²¹⁵ José Machado de Miranda é tão ácido nas suas explanações que afirma ser o mercador dono de mais de 20 (vinte) léguas em diversas partes, não havendo, em todos os casos, “título ou data alguma”²¹⁶

As amistosas relações com o governador e a corte podem ter lhe rendido à permanência nas terras, um ano depois das denúncias de José Miranda, o governador, a época, Joaquim de Melo e Póvoas, concede ao então mestre de campo, Lourenço Belfort, autorização para ir a corte apresentar mais um “novo projeto”, reconhecendo mais uma vez a utilidade desse último, sendo “o primeiro a introduzir os curtumes de Solla; o que inventou os engenhos de descascar arroz; e sem duvida o maior lavrador desta cidade”²¹⁷

No ano de 1738, o negociante contraiu primeiras núpcias com Isabel de Andrade Ewerton, filha do capitão Guilherme Ewerton, tornado seu sogro pelo casamento. O enlace teve como resultado o nascimento de três proles: Maria Madalena, Ricardo e Guilherme ou Belfort. Entretanto, o casamento não fora duradouro devido à morte precoce de Isabel Ewerton, em 1742. No ano de 1743, um ano após o falecimento de sua primeira esposa,

²¹³ CARTA (cópia) de Lourenço Belfort aos deputados da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, datada de 1 de janeiro de 1772. AHU_ACL_CU_009, Cx. 45, D. 4444.

²¹⁴ REQUERIMENTO de Lourenço Belfort ao rei D. José, datado de 9 de julho de 1766. AHU_ACL_CU_009, Cx. 42, D. 4154.

²¹⁵ REQUERIMENTO de José Machado de Miranda ao rei D. José, datado de 18 de janeiro de 1774. AHU_ACL_CU_009, Cx. 47, D. 4606.

²¹⁶ *Ibidem*.

²¹⁷ OFÍCIO do [governador da capitania do Maranhão] Joaquim de Melo e Póvoas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, datado de 29 de abril de 1775. AHU_ACL_CU_009, Cx. 48, D. 4738.

Lourenço estabelece novas núpcias com Ana Tereza de Jesus – filha do capitão Felipe Marques – da qual é produto a maior parte de seus filhos, nomeadamente: Rosa Maria, Francisca Maria, Lourenço, João, Maria Joaquina, Ana, Antonio e Miguel Belfort.

É justamente esse segundo casamento que nos interessa, pelo fato de que é dele que temos o nascimento de nosso iminente personagem – João Belfort. Sendo que é através dele que daremos continuidade às relações familiares e o estabelecimento de relações com o tráfico costeiro. Constatando a continuidade de que muitos descendentes de Lourenço tornaram-se grandes proprietários rurais e urbanos no final do século XVIII e início do XIX.²¹⁸

Fora concedida a João, por carta de 28 de setembro de 1787, a data de sesmaria de um terreno chamado *Sandiahi*, com a distância e comprimento de uma légua, a beira do Rio Itapecuru. Nessa propriedade o mesmo estabeleceu um importante estabelecimento de “nove lavradores e senhores de muita escravatura com armazéns, casas e sítios fundados a beira do rio para recolhimento e transporte de frutos”.²¹⁹ O que acabou por envolvê-lo em um litígio com Josefa Joaquina de Berredo que queria tomar parte das terras devolutas que “sobraram” na beira do rio.

Some-se a carta acima a herança deixada pelo mestre de Campo, Lourenço Belfort, ainda não divididas por completo 20 anos após a sua morte. João e os demais herdeiros remetem ao rei D. João o pedido de tombamento das terras do pai no rio Itapecuru, em um distrito chamado Kelrú na ribeira do citado rio, para poderem finalmente proceder à partilha.²²⁰

Segundo Antonia da Silva Mota, de acordo com o Inventário deixado por João Belfort, em 1814, o complexo de Kelrú aparece como parte de seu espólio. Sendo composta por várias unidades, a autora a descreve, segundo o inventário de João Belfort, nos seguintes termos:

Casas de vivendas de pedra e cal, coberta de telhas, com cozinhas, fornos galinheiro, e quintal murado de pedra com tanques e horta, avaliada em...
2:000\$000

Outra propriedade de casas de pedra e cal coberta de telhas com cinco armazéns, dois deles com sobrado de altura de meia parede, e ainda com uma grande cavalaria...
1:600\$000

²¹⁸ MOTA, Antonia da Silva. *Op Cit.*, 2007, p. 26.

²¹⁹ REQUERIMENTO de João Belfort ao príncipe regente D. João, datado de 26 de fevereiro de 1793. AHU_ACL_CU_009, Cx. 81, D. 6887.

²²⁰ REQUERIMENTO de João Belfort ao príncipe regente D. João, datado de 24 de julho de 1795. AHU_ACL_CU_009, Cx. 87, D. 7276.

Outra propriedade de casas de pedra e cal, coberta de telhas com serventia do engenho de cana, os tanques de alambique, os engenhos de “mover” arroz, e açúcar, e ainda um paiol de arroz.... 1:600\$000
 Outra propriedade de casa, de paredes de taipa, coberta de telhas que serve de casa de feitores.... 100\$000
 Outra casa de quatro colunas de pedra e cal, coberta de telhas com uma roda de tirar água, um poço todo empedrado e seu tanque de pedra de cantaria...500\$000
 Uma casa coberta de taipa de varas que serve de quitanda e armazém de cachaça fora concedida, pela frente do rio.... 60\$000
 A capela de São Patrício, com piso em pedra de cantaria.... 500\$000²²¹

O tamanho da propriedade e suas diversas funções resumem bem a diversidade dos empreendimentos da família Belfort durante os séculos XVIII e XIX. Deixando entrever os vínculos produzidos dentro daquela estrutura rural, onde o prestígio social era significativo para manutenção e reprodução das relações.

Além de dono de uma grande leva de escravos, que mantinha na propriedade citada acima e em outros bens do casal (cerca de duas centenas), João Belfort participou ativamente do tráfico de escravos, via costa atlântica. Em 1782, o proprietário de terras consignou 10 escravos vindos de Pernambuco na embarcação *Piedade*, cujos escravos foram desembarcados no dia 27 de Agosto em São Luís²²²; um ano depois, em 1783, ele aparece como proprietário e capitão da sumaca *Nossa Senhora das Maravilhas* vinda da África, de lugar não especificado, tendo descarregado 50 escravos no mesmo porto.²²³

No ano seguinte, em 1794, pretendeu montar, com “suas próprias fazendas” uma companhia de soldados armados, fardados e municados para intervir no conflito no norte, provavelmente na questão da Guiana, guerra que envolveu a França e Portugal.²²⁴ No entanto, apesar do reconhecimento do secretário de marinha e ultramar, Martinho de Melo e Castro, do “zelo, e fidelidade” daquele “digno vassalo”,²²⁵ não fora aceita naquele momento.

²²¹ Cf. MOTA, Antonia. *Op. Cit.*, p. 61 e 62.

²²² OFÍCIO do governador e capitão-general da capitania do Maranhão e Piauí, D. António de Sales e Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 4 de janeiro de 1784. AHU_ACL_CU_009, Cx. 59, D. 5432.

²²³ www.slaveryvoyage.org – viagem nº 47222 e AHU Lisboa, Cx. 61, D. 5567

²²⁴ Havia um clima de ameaça constante nos séculos XVIII e XIX entre o Grão Pará e a Guiana Francesa, uma vez que as possibilidades de invasão de lado a lado eram constantes. Cf. LOPES, Siméia de Nazaré. O naufrágio do navio “Santa Anna e Vigilante”: negociantes e relações comerciais entre o Grão Pará e a Guiana Francesa (1809-1817). s/n.

²²⁵ AVISO (minuta) do secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, para o governador e capitão-general do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, datado de 10 de agosto de 1794. AHU_ACL_CU_009, Cx. 84, D. 7106 e AVISO do secretário de estado do Reino, José Seabra da Silva, para o

Assim como o pai, Lourenço, João Belfort conseguiu um bom casamento com Ana Isabel Lamagnère, cujo pai era francês, Pierre Lamagnère, e nome da nobreza colonial. A ligação matrimonial uniu consideravelmente os bens do casal, principalmente pelo fato de não terem gerado herdeiros.

A aliança familiar fora importante, bem como os seus préstimos a coroa e o seu papel como agricultor, entretanto, não foram suficientes para que a ele fosse concedida a mercê do Hábito da ordem de Cristo, solicitada em duas ocasiões, e negadas em ambas.²²⁶

Pelo contrário, as tentativas de servir a coroa por parte de João Belfort foram observadas como “enganadoras”, pelo menos é dessa forma que são vistas por José Teixeira de Melo, Manuel da Costa Pereira e Felipe Pedro Borges no ano de 1796. Os redatores da carta à rainha D. Maria I desqualificam os préstimos de João Belfort, revelando, segundo eles, as reais intenções do suplicante. Apontam ser a oferta de criação de uma Companhia de cavalaria [em 1794] uma estratégia utilizada por João, uma vez que o próprio tinha ciência de que a mesma não seria aceita pela falta de necessidade, sendo a sua motivação a mercê do hábito de Cristo além das dívidas que acumulou com a Real Fazenda, chegando essas a “quarenta, e tantos mil cruzados”.²²⁷

Para além das questões políticas que podem estar envolvidas na contenda e, por conseguinte, na carta de denúncia das intenções de João Belfort, retratados por seus desafetos, é notório o destaque de que a importância das ações em benefício da coroa servia como elemento essencial da constituição de benesses e honrarias. Ainda que no caso de João elas não tivessem sido satisfeitas, ou pelo menos não em sua totalidade.

Na segunda metade do século XIX, no Maranhão, havia, ou pelo menos começava a haver, uma mudança significativa, onde os vínculos pessoais não mais garantiam a estabilidade da parentela. O que fez com que a 3ª geração dos Belfort precisassem se utilizar de outros artifícios para manter o nome da família, porém sem o esplendor e o garbo dos decênios anteriores.

3.5. A legalidade e o contrabando

presidente do Conselho Ultramarino, conde de Resende, D. António José de Castro, datado de 16 de maio de 1795. AHU_ACL_CU_009, Cx. 86, D. 7232.

²²⁶ CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João, sobre o requerimento de João Belfort em que pede a mercê do Hábito da Ordem de Cristo, datada de 12 de julho de 1797. AHU_ACL_CU_009, Cx. 94, D. 7741.

²²⁷ CARTA de José Teixeira de Melo, Manuel da Costa Pereira e Filipe Pedro Borges, para a rainha D. Maria I, a queixarem-se dos procedimentos de João Belfort, datada de 1 de junho de 1796. AHU_ACL_CU_009, Cx. 91, D. 7501.

Até o presente momento enfatizamos as questões legais do tráfico interno, pensando compreender seus mecanismos. Porém, só alcançaremos tal intento na medida em que conseguimos perceber as práticas também ilegais em que o comércio de negreiros e de mercadorias se reproduzia.

Tentando compreender o verdadeiro sentido do *contrabando* no mundo lusófono, Ernst Pijning pensa-o como prática não de homens sem lei e desqualificados, mas como empreendedores que pertenciam ao sistema, com boas conexões com as elites governantes.²²⁸ Esse significado das ações ilícitas atribuído pelo norte americano dá conta de conferir um estatuto diferenciado para o comércio, não somente entre continentes, mas, sobretudo interno, o qual diante das atribuições e formação de uma elite colonial parece bastante relevante. Especialmente se levarmos em consideração a análise de Pijning sobre duas tipologias de contrabando: o tolerado pelas autoridades e o sujeito à condenação universal. A linha tênue seria mais definida pelo status dos indivíduos do que por questões éticas e morais.

Nesse entendimento, o contrabando funcionou no quadro da sociedade colonial e imperial, até a segunda metade do século XIX, como uma prática que dialogava com a sociedade de privilégios que viemos analisando nos casos das famílias *Henriques* e *Belfort*. A questão merece maior destaque e discussão.

Vicente Salles percebeu, ao encontro da tese sobre o contrabando de Pijning, que

as restrições impostas [pelas legislações no Grão Pará] eram um tanto quanto suaves à *entrada* de escravos e mais rigorosas quanto à *saída*. Em outras palavras, havia tolerância, e quiça estímulo, para a importação clandestina ou não oficial, e verdadeira proibição à exportação. Essa legislação atendia, pois, aos reclamos e interesses da classe possuidora de escravos e às necessidades específicas da economia regional.²²⁹

Durante o século XVIII, particularmente a partir da criação da Companhia monopolista, começa a se criar uma série de restrições comerciais, tanto a comerciantes estrangeiros que vinham negociar nas praças brasileiras, como também a nacionais. Nessa perspectiva, ainda nos idos de 1755 e 1756 determinou-se a proibição e limitação dos negócios dos chamados *comissários volantes*.

²²⁸ PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 21, nº 42, 2001 p. 398.

²²⁹ SALLES, Vicente. *Op. Cit.* p. 64.

Kenneth Maxwell afirma que esses “atuavam como agentes comissionados de casas mercantis estrangeiras, sobretudo britânicas, estabelecidas em Londres”.²³⁰ O objetivo de Pombal era eliminar a ligação de comerciantes estrangeiros em Portugal e os produtores brasileiros, naquele momento os jesuítas.

O contrabando, portanto, relacionado aos comissários, fora antagonista dos negócios realizados pela Companhia, e aqui poderíamos utilizar o plural, porque a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco sofreu dos mesmos infortúnios.²³¹ Diversos governos sob a jurisprudência da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, principalmente nas duas regiões homônimas a empresa monopolista, impuseram diversas restrições ao comércio livre,²³² que na maioria das vezes não surtiram o efeito desejado pela coroa. Mas, a observância da lei era tudo que se podia fazer.²³³

A ratificação das autoridades e as possibilidades encontradas pelos “contrabandistas” estão expressas nas documentações, tanto no Pará quanto no Maranhão, desde o momento do decreto instituindo as limitações.²³⁴ No Maranhão a questão parece ter sido mais grave, talvez pela dificuldade de vigilância e o movimento do porto após o fim do monopólio da Companhia no norte. No ano de 1785, o ofício do governador maranhense é bastante significativo:

Na carreira dessa capital para esta colonia cuja Navegação prezenemente he tão frequentada, Setem introduzido tantos tratantes, ou Commissarios Volantes, que comessão acauzar já hum grave prejuízo aos Negociantes estabellessidos nesta capitania, com as avultadas carregações que trazem, e que despachão, os vem seus proprios nomes, ou nos de outros tratantes que tem aqui seu domicilio, e com quem estão asociados. Sendo pois este abuzo tão prejudicial ao augmento das Cazas de negocio, que aqui se lhe vieram estabellesser, e aos progressos do Comercio, q.^e Sefaz nesta capitania, onde

²³⁰ MAXWELL, Kenneth. A Amazônia e o fim dos jesuítas. Disponível em:

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs2608200110.htm>. Acesso em: 18 de março de 2013.

²³¹ Cf. DIAS, Érika. *Op. Cit.*, p. 12; CAVALCANTI, Nereu. O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004, p. 78; SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Ser nobre na colônia*. São Paulo, Editora UNESP, 2005, p. 178.

²³² Cf. Collecção da legislação Portuguesa, redigida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Lisboa: Typografia Maigrense, 1830, p. 404-405.

²³³ OFÍCIO do governador do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 29 de outubro de 1788. AHU_ACL_CU_009, Cx. 72, D. 6257.

²³⁴ OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, datado de 13 de fevereiro de 1759. AHU_ACL_CU_013, Cx. 44, D. 4017 e CARTA do ouvidor geral da capitania do Pará, Pascoal de Abranches Madeira, para o rei [D. José I], datada de 1 de março de 1759. AHU_ACL_CU_013, Cx. 44, D. 4055.

os negocios ocultos de Vendas, e de compras que fazem os mencionados comissarios Vollantes perturbão todas as especulações mercantes dos sobreditos Negociantes²³⁵

Duas questões são dignas de considerações. Inicialmente se percebe, segundo o relato, a possibilidade, nesse caso concreta, de que os ‘comissários’ tinham no Maranhão domicílio, ou pelo menos eram associados a pessoas que ali faziam morada. Essa constatação quebra, pelo menos em parte, com a percepção de que eram estrangeiros, dando vazão a se pensar que esses comerciantes foram volantes mesmo sendo nacionais ou regionais.

Uma segunda discussão se centra na motivação que faz com que esses comerciantes sejam tão prejudiciais. Eles ‘perturbão todas as especulações mercantes’, ou seja, atraem, provavelmente pelo valor reduzido das suas mercadorias, a atenção dos comerciantes locais. Aqui também se pode questionar o discurso legitimador, por parte do governo, do prejuízo dos negociantes da capitania, uma vez que se constata que muitos encontravam nos comissários e contrabandistas a possibilidade de obter os escravos necessários. Esses aspectos “benéficos” foram percebidos até mesmo pelos agentes monopolistas da Companhia, pelo trânsito de mercadorias e gentes:

Fol. 26- Antonio José de Gouvea, José Antonio Monteiro, José Gonçalvez da Crus, Antonio da Silva Lisbos, q. asim o tem praticado, e visto praticar, e alem destes conservo os nomes de nove sumacas, q. me consta lá terem hido levar escravatura de Contrabando: E ainda se afirma mais, q. o referido comportamento, não milita so para com a escravatura, mas que tambem asim se [ilegível] com outras qualidades de fazendas, principalmente da India, e que os mesmos Administrador da Companhia se interessão com os Capitaens, e Mestres das embarcações em muitas fazendas, e nas mesmas Escravaturas de contrabando. Nem pode deixar de asim suçeder, porque he regra certa no Comercio, q. aquelles Povos q. tem falta de hum genero, e lhe dão valor sobre o outro aonde abundão, neçesiariamente hão de atrahir delle, por qualquer forma o de que neçeditão, menos que ousos lhe não prohiba a sua introdução, isto he a prohibição do uso nos Povos.²³⁶

²³⁵ OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de maio de 1785. AHU_ACL_CU_009, Cx. 65, D. 5757. A capa com as informações básicas que iniciam todos os registros do AHU, nesse caso, está trocada com o OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 8 de maio de 1785. AHU_ACL_CU_009, Cx. 65, D. 5758.

²³⁶ Academia das Ciências de Lisboa. In Miscelanea Curiosa, Serie Vermelha, Discurso demonstrativo sobre a entrada dos escravos no Para, Maranhão, depois dextincta a Companhia: Resposta ao que esta Representou a esse respeito à Raynha Nossa Senhora. Anno 1777, fl. 26.

Os escravos que eram, segundo informações do governador Fernando Foios, em 1790, a “flor da escravatura” não saía das mãos dos comissários se não fosse “em dinheiro corrente” e a preços exorbitantes, e os refugos comprados com a “espera de duas colheitas”, também a preços excessivos.²³⁷ Logo abaixo, no entanto, o governador se refere à ausência de outras embarcações no citado ano após a “infelicidade do navio Eneas”, provavelmente naufragado.

É justamente no vácuo deixado pela Companhia, e após ela, que podemos perceber a autonomia dos comerciantes volantes nas praças setentrionais. Essas facetas ajudam a reestabelecer o entendimento sobre esses personagens, que acreditamos, ajudaram também a moldar a realidade do comércio de negros entre os portos brasílicos.

As práticas ilícitas, porém, não se faziam presentes somente a partir das ações até certo ponto regulares, dos *comissários volantes*. Mais também se refletiam em pequenas iniciativas que acabavam contrariando o que a coroa “desejava” em relação ao controle das capitânicas e províncias.

O Juiz da alfândega, Antonio Pereira dos Santos, enviou a Martinho de Melo e Castro, no último quartel do século XVIII, suas considerações a respeito da forma como se processavam as operações na alfândega antes da sua administração, anterior ao ano de 1785. Comprovou o referido que no juízo da alfândega de São Luís os registros das embarcações chegadas aquele porto para o exame de saúde, continham variados “vícios”, desde a folha 1 até a de número 48.²³⁸ Tratando-se de se eximir de qualquer culpa, legadas ao antigo escrivão Francisco de Paula da Graça Correa.

Como geralmente os registros de visita contêm de 2 a 3 registros por folha (frente e verso) é possível que os registros de 96 a 144 embarcações tenham sido alteradas no conjunto dos dados. Se admitirmos, como era comum, a possibilidade que nesses registros havia também embarcações negreiras, as alterações se tornam ainda mais significativas, pois escamoteiam uma gama de cativos não considerados.

Em 1789 tem-se a notícia de que entrou no “giro do comércio” do Maranhão uma parcela considerável de ouro em pó passando nas mãos de diversos negociantes havia saído em parcelas fragmentadas. Conferindo a notícia, o governador Fernando Foios constatou ter

²³⁷ OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 23 de junho de 1790. AHU_ACL_CU_009, Cx. 75, D. 6480.

²³⁸ OFÍCIO do juiz de fora e da Alfândega António Pereira dos Santos para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre as irregularidades praticadas pelo antigo escrivão, datado de 15 de janeiro de 1788. AHU_ACL_CU_009, Cx. 70, D. 6108.

entrado pelo sertão, com certa frequência, um comerciante vindo da Bahia com o tal ouro parcelarizado; observando ainda que, na maioria das vezes, o ouro em barra não era marcado. Foi então mandou fazer ofícios do relatado aos ouvidores da comarca de São Luis e do Piauí, esta última por onde entraria com mais frequência o ouro em pó. Chegou ainda a relatar, o mesmo, o estado da cidade, que estava cheia de fazendas de contrabando²³⁹ realizado por capitães e demais oficiais dos navios, como cirurgiões e capelães, tudo sem o despacho da alfândega, “cuja casa se acha em uma vexação indizível”²⁴⁰ Sugerindo ainda a reforma da repartição, um guarda-mor e de um juiz de alfandega.

Com a casa fiscalizadora no estado como fora apresentada, há que se pensar que a ilegalidade tinha sido até aquele momento recorrente. Com continuidade, mesmo após as denúncias. No ano de 1791, novamente tem-se notícia do contrabando realizado pelo porto de São Luís. Enumeram-se dezenas de navios que faziam o comércio naqueles moldes. Apesar de prestar informações esclarecedoras, boa parte do documento está completamente ilegível. No entanto, seguem-se algumas notícias interessantes da realização de um tráfico ilegal. O dito governador, citado acima, comenta que havia muitos intrusos embarcados e que esses eram passageiros que pagavam fretes e embarcavam de forma independente dos passaportes, ajudando-se ou aos seus escravos as descargas e cargas dos navios.²⁴¹

Transcorrido um ano, as queixas continuavam evidentes, mas os “abusos a lei” cada vez maiores. Agora, não somente se percebe o “desvio” das produções, desde o ensacamento dos gêneros,²⁴² mas também de direitos reais, os quais não eram pagos e sequer entravam, como uma variedade de fazendas, nos mapas da alfandega.²⁴³ Inclusive com fraudes praticadas na exportação e que contavam, por vezes, com a anuência do juiz de fora.²⁴⁴

Os mestres das embarcações também, como agiam com certa autonomia, foram reputados dessas práticas pouco dignas. Em 1781, 13 escravos foram escondidos pelo capitão

²³⁹ OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 14 de fevereiro de 1789. AHU_ACL_CU_009, Cx. 73, D. 6302.

²⁴⁰ *Ibidem*.

²⁴¹ OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 23 de dezembro de 1791. AHU_ACL_CU_009, Cx. 79, D. 6706.

²⁴² OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, José Teles da Silva, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 10 de março de 1785. AHU_ACL_CU_009, Cx. 65, D. 5735.

²⁴³ OFÍCIO do governador Fernando Pereira Leite de Foios para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 7 de abril de 1792. AHU_ACL_CU_009, Cx. 79, D. 6746.

²⁴⁴ OFÍCIO do governador do Maranhão e Piauí, Fernando Pereira Leite de Foios, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre as fraudes praticadas na exportação de algodão. Datado de 7 de março de 1792. AHU_ACL_CU_009, Cx. 79, D. 6730.

da galera *Nossa Senhora da Conceição* por serem ilegalmente transportados e não pagarem direitos. Os termos explicitados no corpo do texto são dignos de citação:

“os referidos escravos, não foram achados na Alfandega, sem despacho dos Portos de África, como falçamente se representou a S. M., mas sim denunciados antes, como desencaminhados dos Direitos, e com muito trabalho descobertos a Bordo, por se acharem escondidos pelos Donnos em hum Payol coberto de mantimentos, e aparelhos do Navio, e felizmente salvos assim de perecerem todos à falta de preciso ar, como claramente se reconheceu do estado em que apparecerão os dittos miseráveis que com qualquer demora mais, verião a ser victimas infelizmente sacrificadas pela ambição de seus Donnos.²⁴⁵

No ano de 1792 comenta-se o fato de um mestre chamado Joaquim José Torquato de Barros, do navio *Minerva e São Macário*, vindo de Bissau²⁴⁶ que extraviou, por sua conta, alguns escravos clandestinamente, fornecendo informações desencontradas no momento da realização da visita de saúde na embarcação.²⁴⁷

Todas essas dissonâncias ajudam-nos a pensar o quanto se torna difícil contabilizar, com precisão, o número de escravos desembarcados na Amazônia. Sendo assim, acreditamos que não silenciar sobre os desvios torna-se indispensável para tentar (re) avaliar a história dos negros na região.

²⁴⁵ OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, José de Nápoles Telo de Meneses, para o secretario de Estado da marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 3 de setembro de 1781. AHU_ACL_CU_013, Cx. 88 D. 7145.

²⁴⁶ Base de dados do comércio transatlântico de escravos, viagem 47374.

²⁴⁷ OFÍCIO do juiz de fora e ouvidor interino, Manuel de Pinho de Almeida e Lima, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, datado de 17 de agosto de 1792. AHU_ACL_CU_009, Cx. 80, D. 6819.

CONCLUSÃO

De 1820 a 1830 as informações da documentação sobre o tráfico negreiro nas costas são esparsas. Sendo neste último ano encontrado o registro do patacho brasileiro denominado *Maria* que transportou *escravos novos* da Bahia para o Maranhão e que chegou aquele porto infestado de bexigas.²⁴⁸ Depois desse fato não mais se teve notícia do *tráfico interno*.

Ele se encontrou, nessa pesquisa, na tênue linha que separa o legítimo do ilegítimo, o legal do contrabando na Amazônia. Sua 'legitimidade', ratificada pela organização da sociedade dos séculos XVIII e XIX, possibilitou uma arguição no sentido de entender a sua lógica e perceber os seus agentes. O norte brasileiro fora entendido como espaço dialógico, onde a circulação de pessoas: cativos, mestres, estrangeiros; e mercadorias, fez do Norte um lugar do contato.

A experiência colonial e imperial mostrar-se-ia como complexa. Se o mar e as redes oceânicas da costa eram o grande empecilho, outras formas foram tentadas, outras embarcações, novos aventureiros. A aventura aqui não se mostra tão-somente pelo caráter do desconhecimento das costas, onde muitas embarcações acabavam naufragando, pelo contrário, muitos estrangeiros começam a ver e a entender a Amazônia como espaço possível para a criação de vínculos, tão fortes quanto o matrimônio, e aqui montaram seus engenhos, constituíram famílias, e aos poucos se tornaram *patriotas*, para usar o termo utilizado na documentação para retratar aqueles que coadunavam com os interesses metropolitanos, mas, sobretudo, com os seus próprios benefícios.

À medida que a companhia geral de comércio implantada na Amazônia por Pombal não conseguiu acompanhar as mudanças sociais e principalmente as demandas por escravos, entre aqueles que criticavam e os apoiavam, muitos tomaram a frente do comércio, inclusive de cativos, e intentaram estimular o crescimento agrícola na Amazônia naquele contexto. O que pôde ser comprovado pelo paralelo aumento das concessões de sesmarias, fato esse que também precisa ser mais bem pensado e compreendido em trabalhos futuros para o período.

Não se tratou, nessa pesquisa, portanto, de estabelecer somente uma singularidade da Amazônia, ainda que se entenda que ela tem especificidades. No entanto, o que fica de algum modo estabelecido é que o norte esteve ligado a circuitos internos e brasileiros, ou melhor, atlânticos, que também contribuíram para a sua formação enquanto espaço, para além de romantismo de uma historiografia da vitimização, ou daquela que busca e buscou negar sua importância nos quadros de um comércio periférico e ligado tão somente ao extrativismo.

²⁴⁸ Arquivo Público do Maranhão, Livros de Registros Gerais, Livro 59, fl. 80.

Uma possível futura pesquisa em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro poderia dar conta de uma melhor avaliação dos movimentos dos portos brasílicos após as companhias e a percepção das continuidades desse trato negreiro, pelo menos até a segunda metade dos oitocentos.

Anexo A – Alvará de 22 de janeiro de 1810 (PUBLICADO CLBR 1810 V001 PÁG 000017 COL. 1 Coleção de Leis do Brasil)

I - Determina a construção de um Lazareto para que se faça a quarentena no caso de suspeita ou certeza de infecção. Estabelece, ainda, que enquanto não se edifica o Lazareto, a quarentena seria feita no Sítio da Boa-Viagem devendo ser aí ancoradas as embarcações impedidas pelos oficiais de saúde.

II - Manda que se aplique as regras das nações ou estados a que pertençam na fiscalização das embarcações, quando não houver decisão própria no regimento do provimento da saúde de Belém, de 7 de fevereiro de 1695, e mais as ordens determinadas para o porto de Lisboa.

III - Os navios deverão esperar a fiscalização no ancoradouro do Poço, ou no Sítio da Boa-Viagem.

IV - Cria uma taxa para embarcações comerciais que será arrecadada na Alfândega e remetida mensalmente para o cofre da Saúde, determina que quando estiverem de quarentena, tanto mercadoria como pessoas, deverão arcar com suas próprias despesas.

V - Os navios que trouxerem escravos esperarão no mesmo local das outras, mas depois da fiscalização irão ancorar e ter quarentena no ancoradouro da Ilha de Jesus.

VI - Quando se tem carga de escravos, os oficiais de saúde determinarão o tempo de quarentena, no ato da visita, não podendo ser inferior a oito dias conforme a infecção constatada. Depois disso será dado o bilhete de saúde para que possam entrar na cidade e serem expostos à venda.

VII - A quarentena dos escravos será feita sob a inspeção do Guarda-Mor da Saúde que constrangerá os donos a promovê-la sob pena de penhora de bens para custear o tratamento

VIII - O Guarda-Mor, por meio da documentação da embarcação e por vistoria, fará a averiguação da conformidade do número de escravos trazidos, bem como dos mantimentos restantes a bordo, constatará também se as moléstias apresentadas foram contraídas no mar ou em terra, podendo inquirir os tripulantes acerca do ocorrido o que será autuado e remetido à Justiça e para o cartório do Escrivão da Saúde para que se tome providências cabíveis.

IX - Para cada escravo será cobrada uma taxa na alfândega junto aos demais tributos, que será remetida para a manutenção do Lazareto e pagamento dos ordenados de seus funcionários.

Brasil. *Ministério da Saúde*. Secretaria-Executiva. Subsecretaria de Assuntos Administrativos. Organização Administrativa do Ministério da Saúde: resumos executivos dos atos normativos. – Brasília: editora do Ministério da Saúde, 2006, p. 10-12.

Apêndice A. Número de escravos desembarcados no Maranhão. (1778-1805)

Ano	Domingues	Tráfico Interno D. Santos	Tráfico Atlântico D. Lahon / D. Santos	Total D. Lahon / D. Santos	Comentários
1778	476 (489)	533	575*	1108	* Mais 1 navio. N° ilegível
1779	1327 (1474)	66*	1408	1474	* Mais 1 navio. N° ilegível
1780	717 (926)	227	717	944	
1781	947	—	945	945	
1782	659 (752)	93	1211	1304	
1783	1816	198	1816	2014	
1784	614 (1375)	385	1469	1854	
1785	1022 (1345)	474	1022	1496	
1786	739	351*	739	1090	*Mais 2 navios. N° ilegível
1787	2236	700	2236	2936	
1788	2525 (2894)	801*	2126	2927	* Mais 1 navio. N° ilegível
1789	1787 (2107)	600	1663	2263	
1790	1495	351	1310	1495	
1791	1037 (1166)	459	795	1254	
1792	1186 (1187)	100	1123	1223	
1793	1556 (2361)	1210	1553	2763	
1794	1242 (2186)	1040	1145	2185	
1795	1474 (1740)	556	1615	2171	
1796	1222 (1854)	1106	1222	2328	
1797	1595	140	1595	1735	
1798	401	215*	401	616	* Mais 1 navio. N° ilegível
1799	1196	—	1535*	1535	* Mais 1 navio. N° ilegível
1800	251 (637)	57	251	314	
1801	1532	98*	2059	2157	* Mais 2 navios. N° ilegível/ou em parte.
1802	2059	350*	2394	2744	*Mais 6 navios. N° ilegível
1803	1105	951**	2874*	3825	* Mais 1 navio. N° ilegível ** Mais 4 navios. N° ilegível
1804	4351	940**	5189*	6129	* Mais 5 navios. N° ilegível ** Mais 5 navios. N°

					ilegível
1805	2212	510**	3347*	3857	* Mais 3 navios. N° ilegível ** Mais 5 navios. N° ilegível
Total	38885	11038	45057	57508	

Fontes: Domingues, *The Atlantic Slave to Maranhão, 1680-1846*, p. 496-499; ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU – Lisboa) - “Documentos Avulsos” Sobre a Capitania do Maranhão; TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE; Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) – Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde.²⁴⁹

²⁴⁹ As cifras de Domingues estão apresentadas da seguinte forma: dados do *voyage* (Trans-Atlantic slave trade), na tabela acima sem os parênteses, bem como o total das estimativas, apresentados supra, com os números entre parênteses.

Apêndice B. Número de escravos desembarcados de Pernambuco no Maranhão (1778-1805)

Ano	Início da viagem	Dias de viagem	Escala	Porto de desembarque	Escravos desembarcados
1778	Pernambuco			Maranhão	27
	Pernambuco			Maranhão	32
	Pernambuco			Maranhão	40
Total parcial					99
1782	Pernambuco			Maranhão	13
	Pernambuco			Maranhão	33
Total parcial					46
1784	Pernambuco			Maranhão	43
Total parcial					43
1785	Pernambuco	8		Maranhão	52
	Pernambuco			Maranhão	52
	Pernambuco			Maranhão	33
	Pernambuco			Maranhão	12
	Pernambuco			Maranhão	12
Total parcial					161
1786	Pernambuco			Maranhão	57
	Pernambuco			Maranhão	35
	Pernambuco			Maranhão	104
	Pernambuco			Maranhão	28
Total parcial					224 * Mais uma viagem desconhecida
1787	Pernambuco			Maranhão	46
	Pernambuco			Maranhão	68
	Pernambuco			Maranhão	58
	Pernambuco			Maranhão	57
Total parcial					229
	Pernambuco			Maranhão	133
	Pernambuco			Maranhão	Ilegível
	Pernambuco			Maranhão	68

1788	Pernambuco			Maranhão	13
	Pernambuco			Maranhão	34
	Bissau		Pernambuco	Maranhão	14
Total parcial					262 * Mais uma viagem desconhecida
1789	Pernambuco		Pará	Maranhão	43
	Pernambuco			Maranhão	80
	Pernambuco			Maranhão	58
	Pernambuco			Maranhão	72
Total parcial					253
1790	Pernambuco			Maranhão	8
	Pernambuco			Maranhão	182
	Pernambuco			Maranhão	81
Total parcial					271
1791				Maranhão	33
				Maranhão	41
Total parcial					74
1793	Pernambuco			Maranhão	233
	Benguela		Pernambuco	Maranhão	211
	Pernambuco			Maranhão	57
	Pernambuco			Maranhão	184
	Pernambuco			Maranhão	29
	Pernambuco			Maranhão	108
	Pernambuco			Maranhão	24
Total parcial					846
1794	Pernambuco			Maranhão	260
	Pernambuco			Maranhão	200
	Pernambuco			Maranhão	134
	Pernambuco			Maranhão	112
	Pernambuco			Maranhão	53
	Pernambuco			Maranhão	38
	Pernambuco			Maranhão	38
Total parcial					835
1795	Pernambuco			Maranhão	30
	Pernambuco			Maranhão	242
	Pernambuco			Maranhão	71

	Pernambuco			Maranhão	58
Total parcial					401
1796	Pernambuco			Maranhão	200
	Pernambuco	10		Maranhão	166
	Pernambuco			Maranhão	92
	Pernambuco			Maranhão	164
	Pernambuco			Maranhão	24
	Pernambuco			Maranhão	23
Total parcial					669
1797	Moçambique		Pernambuco	Maranhão	365
	Pernambuco			Maranhão	72
Total parcial					437
1798	Pernambuco			Maranhão	Ilegível
1800	Pernambuco			Maranhão	57
Total parcial					57
1801	Angola	39	Pernambuco	Maranhão	
Total parcial					57
1802	Pernambuco	15		Maranhão	49
	Pernambuco	8		Maranhão	Ilegível
	Pernambuco			Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	8		Maranhão	33
	Pernambuco			Maranhão	Ilegível
	Benguela	36 *28 de Benguela a Pernambuco e desse último ao Maranhão 8 dias	Pernambuco	Maranhão	335 *Morreram 28 na viagem para Pernambuco e 1 na viagem para o Maranhão
Total parcial					417
1803	Pernambuco			Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	12		Maranhão	169
	Rio Grande	58	Ficou ancorado em Pernambuco	Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	10		Maranhão	173
	Moçambique		Pernambuco	Maranhão	191
	Pernambuco	11	Pernambuco	Maranhão	31

	Pernambuco	14	Pernambuco	Maranhão	12
	Angola	37	Pernambuco	Maranhão	242
	Pernambuco	10	Pernambuco	Maranhão	45
	Pernambuco	8	Pernambuco	Maranhão	23
	Bahia	25	Pernambuco	Maranhão	202
Total parcial					1088
1804	Pernambuco			Maranhão	Ilegível
	Angola	50	Pernambuco	Maranhão	434
	Bahia	22	Pernambuco	Maranhão	116
	Bahia	35	Pernambuco	Maranhão	287
	Pernambuco	10			Ilegível
	Pernambuco				Ilegível
	Rio Grande		Pernambuco	Maranhão	Ilegível
	Bahia		Pernambuco	Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	14		Maranhão	Ilegível
	Bahia	41	Pernambuco	Maranhão	76
Total parcial					913
1805	Pernambuco	8		Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	9		Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	10		Maranhão	45
	Bahia		Pernambuco	Maranhão	25
	Pernambuco			Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	10		Maranhão	Ilegível
	Pernambuco	10		Maranhão	
	Pernambuco	25		Maranhão	Ilegível
	Bahia	38	Pernambuco	Maranhão	160
	Angola	28	Pernambuco	Maranhão	283
	Pernambuco	8		Maranhão	22
Total parcial					535
TOTAL	99 viagens				7917

Fontes: ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU – Lisboa) -“Documentos Avulsos” Sobre a Capitania do Maranhão e Grão Pará; TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE; Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) – Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde.

Apêndice C. Taxa de mortalidade do tráfico intercontinental (1778-1805)

1778 (7) 2022

Viagem 19578, *S Francisco Xavier* (1778) 141/125 = 11,3%

Viagem 19605, *S Francisco de Paula* (1778) 174/162 = 6,9%

Viagem 19610, *NS do Bom Despacho* (1778) 5/5 = 0

Viagem 19610, *NS do Bom Despacho* (1778) = 184/184 = 0

Viagem 40213, *S Antônio Delfim* (1778) (Angola) Pará 547/505 = 12%

Viagem 40487, *S Antônio Delfim* (1778) (Angola) Pará 618/560 = 9,4%

Viagem 41144, *Santana e NS do Bonsucesso* (1778) (Bissau) Pará 353/323 = 8,5%

Media Anual = 6,8%

1779 (7) 1477

Viagem 19606, *S Francisco de Paula* (1779) 218/197 (Bissau) = 9,6%

Viagem 41145, *NS da Conceição e S Antônio* (1779) (?) 304/288 = 5,2%

Viagem 41148, *NS dos Prazeres e Santíssimo Sacramento* (1779) (?) 175//160 =8,6%

Viagem 41149, *Santana e S José* (1779) (Cacheu) 281/257 = 8,5 %

Viagem 41150, *S Antonio e Almas* (1779) 85/80 = 6,2%

Viagem 41788, *S Pedro Gonçalves* (1779) (Bissau) 190/174 = 8,4%

Viagem 40214, *Santana e NS do Bonsucesso* (1779) (Pará) Cacheu 224/222 =0,9 %

Media Anual = 6,7%

1780 (4) 1255

Viagem 19607, *S Francisco de Paula* (1780) Bissau – 211/208 = 1,4%

Viagem 19623, *NS do Monte do Carmo* (1780) Bissau 190/181 = 5,2%

Viagem 41153, *Africano* (1780) Bissau 355//328 = 7,6%

Viagem 41155, *Santana e NS do Bonsucesso* (1780) (Pará) Bissau 171/157 = 8,2%

Media Anual = 5,6%

1781 (8) 1838

Viagem 19608, *S Francisco de Paula* (1781) Bissau. erro na ficha

Viagem 19624, *NS do Monte do Carmo* (1781) Bissau 210/193 = 8,1%

Viagem 41166, *S Pedro Gonçalves* (1781) Bissau 124/114 = 8%

Viagem 41180, *Africano* (1781) Bissau 206/193 = 6,3%

Viagem 41195, *S Antonio de Lisboa Aurio* (1781) Bissau 320/301 = 5,9 %

Viagem 40215, *NS da Conceição* (1781) (Pará) (?) 363/336 = 7,4%

Viagem 40216, *NS da Conceição S Antônio e Almas* (1781)(Pará) Cacheu 190/174 = 8,4%

Viagem 41196, *S Francisco Xavier* (1781) (Pará) Cacheu 353/324 = 8,2%

Viagem 41198, *Santana e NS do Bonsucesso* (1781) (Pará) Bissau 72/66 = 8,3%

Media Anual = 7,5%

1782 (5) 971

Viagem 19572, *NS de Nazaré e Santana* (1782) Cacheu 228/211 = 7,4%

Viagem 47226, *S Pedro Gonçalves* (1782) Bissau 307/281 = 8,4%

Viagem 47247, *S Francisco de Paula* (1782) Cacheu 267/167 = 37,5%

Viagem 19625, *S Jorge* (1782) (Pará) Bissau 49/48 = 2%

Voyage 41197, *S Francisco Xavier* (1782) (Pará) Bissau 120/120 = 0

Media Anual = 11,6%

1783 (18) 2411

- Viagem 19626, *S Jorge* (1783) Cacheu 257/255 = 0,8%
Viagem 40824, *NS dos Prazeres e Providência* (1783) (?) 39/36 = 7,7%
Viagem 41199, *Divino Espírito Santo* (1783) (?) 39/37 = 5,1%
Viagem 41201, *NS Mãe de Deus e S Antônio* (1783) (?) 151/138 = 8,6%
Viagem 41206, *Aníbal* (1783) Bissau 492/412 = 16,2%
Viagem 46413, *S Tereza de Jesus* (1783) (?) 136/129 = 5,1%
Viagem 47222, *NS das Maravilhas* (1783) (?) 53/50 = 0,6%
Viagem 47223, *NS de Nazaré e Santana* (1783) (?) 246/227 = 7,7%
Viagem 47224, *NS da Conceição S Antônio e Almas* (1783) (?) 75/71 = 5,3%
Viagem 47225, *NS da Apresentação e S Antônio* (1783) (?) 41/39 = 4,9%
Viagem 900031, *NS da Conceição e S Antônio* (1783) (??) 85/80 = 6,2%
Viagem 900032, *NS da Conceição e S Antônio* (1783) (?), 223/211 = 5,4%
Viagem 900033, *NS do Rosario e S Antônio* (1783) (?) 40/38 = 0,5%
Viagem 900034, *NS do Rosario e S Antônio* (1783) (?) 98/93 = 5,1%
Viagem 19542, *NS da Conceição Africana* (1783) (Pará) Bissau 31/31 = 0
Viagem 19569, *Africana* (1783) (Pará) Bissau 31/30 = 3,2%
Viagem 19609, *S Francisco de Paula* (1783) (Pará) 10/10 = 0
Viagem 41211, *NS da Conceição S José e S Caetano* (1783) (Pará) Bissau 363/336 = 7,4%

Media Anual = 7,4%

1784 (4) 689

- Viagem 19631, *NS de Belém* (1784) 4/4 = 0
Viagem 41208, *Americana* (1784) Bissau 363//336 = 7,4%
Viagem 47240, *NS da Conceição e Almas* (1784) Ouida, 300/100 = 66,7%
Viagem 19613, *S Rafael* (1784) (Pará) Bissau, 22/21 = 4,5%

Media anual= 19,6%

1785 (3) 1089

- Viagem 19573, *NS de Nazaré e Santana (a) Farinheira* (1785) Bissau, 226/226 = 0 %
Viagem 46735, *NS de Belém* (1785) Owners, Cacheu, 207/190 = 8,2%
Viagem 48383, *NS da Conceição e S Rita* (1785) Luanda, 656/ 606 = 7,2%

Media anual= 5,1%

1786 (5) 1507

- Viagem 41177, *NS de Nazaré e Santana* (1786) CV, 363/336 = 7,4%
Viagem 47261, *Aníbal* (1786) Bissau, 303/278 = 8,2%
Viagem 47262, *Americano* (1786), Bissau, 135/125 = 7,4%
Viagem 19725, *NS de Belém* (1786), (Pará) Cacheu, 353/324 = 8,2%
Viagem 41856, *S Jorge* (1786), Cacheu, (Pará), 353/324 = 8,2%

Media Anual = 7,9 %

1787 (11)

- Viagem 41207, *S Rosa Paquete de América* (1787) (Guiné P), 354//324 = 8,4%
Viagem 41857, *S Jorge* (1787), 355/325 = 8,4%
Viagem 46433, *S Francisco de Paula* (1787), 171/157 = 8,2%

Viagem 46434, *NS do Carmo* (1787) (Malaguette), 42/40 = 0,5%
Viagem 47196, *Santana e S Pedro do Sul e Santíssimo Sacramento* (1787), Melo, Francisco José, Luanda, 421/386 = 8,3%
Viagem 47238, *S Antônio Oeiras* (1787), Luanda, 393/352 = 10,4%
Viagem 47719, *Americano* (1787), Bissau, 250/226 = 9,6%
Viagem 49908, *Aníbal* (1787), Bissau = 0
Viagem 49920, *Dois Irmãos* (1787), Bissau, 245/226 = 7,7%
Viagem 49920, *Dois Irmãos* (1787) Pará, Bissau, 287/263 = 8,3%
Viagem 49854, *NS da Conceição e S José* (1787), Pará, Luanda, 363/336 = 7,4%
Media anual = 7%

1788

Viagem 19615, *S Aníbal* (1788), Bissau, 14/14 = 0
Viagem 19632, *NS de Belém* (1788), Cacheu, 341/312 = 8,5%
Viagem 41202, *Minerva e S Macário* (1788), Cacheu, 63/58 = 7,9%
Viagem 41204, *NS da Conceição e S Antônio* (1788), Luanda, 372/341 = 8,3%
Viagem 41256, *Americano* (1788), Bissau, 250/226 = 9,6%
Viagem 47252, *S Pedro e S Paulo* (1788), Cacheu, 79/72 = 8,8%
Viagem 47253, *Dois Irmãos* (1788), Bissau, 264/236 = 10,6%
Viagem 47254, *Bom Jesus dos Navegantes* (1788), Luanda, 503/465 = 7,5%
Viagem 47724, *NS da Graça e Infante Carlota* (1788), Bissau, 14/14 = 0
Viagem 47729, *S Jorge* (1788), Bissau, 44/44 = 0
Viagem 48421, *NS dos Prazeres e Santíssimo Sacramento* (1788), Luanda, 376/344 = 8,5%
Viagem 48436, *Santíssimo Sacramento e Todos os Santos* (1788), Luanda, 372/341 = 8,3%
Media Anual = 6,5%

1789 (9) 1808

Viagem 8305, *NS da Conceição e S Bento* (1789), Luanda, 127/116 = 8,6%
Viagem 41203, *Minerva e S Macário* (1789), Cacheu, 134/124 = 7,4%
Viagem 47243, *S Pedro e S Paulo* (1789), Cacheu, 60/55 = 8,3%
Viagem 47257, *Amável Donzela* (1789), Cacheu, 182/168 = 7,7%
Viagem 47498, *S Antônio e S Frutuoso* (1789), Bissau, 124/115 = 7,2%
Viagem 47737, *NS de Belém* (1789), Bissau, 244/232 = 4,9%
Viagem 47740, *NS da Penha da França e Indústria* (1789), Bissau, 80/57 = 28,7 %
Viagem 48446, *S Antônio Sertório* (1789), Luanda, 684/627 = 8,3%
Viagem 49909, *Aníbal* (1789), Bissau, 173/169 = 2,3%
Media anual = 9,2%

1790 (10)

Viagem 46805, *S Aníbal* (1790), Bissau, 260/248 = 4,6%
Viagem 47204, *S Antônio e Almas* (1790), Costa da Mina, 201/184 = 8,4%
Viagem 47239, *NS de Belém* (1790), Cacheu, 80/73 = 16,2%
Viagem 47244, *S Pedro e S Paulo* (1790), Cacheu, 61/56 = 8,1%
Viagem 47258, *Amável Donzela* (1790), Cacheu, 287/265 = 7,6%
Viagem 47496, *NS da Graça e Infante Carlota* (1790), Bissau, 203/185 = 8,9%
Viagem 47733, *S Jorge* (1790), Bissau, 220/214 = 2,7%
Viagem 47735, *S João Batista* (1790), Bissau, 100/86 = 14%

Viagem 51161, *NS do Rosario S Antônio e Almas* (1790), Ouida, 201/184 = 8,5%

Viagem 49921, *Dois Irmãos* (1790) Pará, Bissau, 67/61 = 8,9%

Media Anual = 8,8%

1791 (7) 839

Viagem 46345, *Aníbal* (1791), Bissau, 281/235 = 16,3%

Viagem 46802, *NS de Belém* (1791), Cacheu, 255/240 = 5,9%

Viagem 47259, *Amável Donzela* (1791), Cacheu, 149/138 = 7,3%

Viagem 47366, *S Macário e Minerva* (1791), Bissau = erro na ficha

Viagem 47734, *S Jorge* (1791), Bissau, 59/57 = 3,4%

Viagem 47736, *S João Batista* (1791), Bissau, 95/88 = 7,3%

Viagem 49910, *S Aníbal* (1791), erro na ficha

Media Anual = 8% (somente sobre 5 embarcações)

1792 (11) 1863

Voyage 41777, *NS da Penha da França* (1792), Cacheu, 30/27 = 10%

Voyage 46801, *NS do Monte do Carmo e Almas* (1792), Bissau, 56/50 = 10,7%

Voyage 46804, *S João Batista* (1792), Bissau, 93/89 = 4,3%

Voyage 47237, *Soberano* (1792), Bissau, 197/188 = 4,6%

Voyage 47260, *Amável Donzela* (1792), Cacheu, 315/311 = 1,3%

Voyage 47374, *S Macário e Minerva* (1792), Bissau, 130/119 = 8,5%

Voyage 47467, *NS da Piedade e S Antônio* (1792), Bissau, 160/158 = 1,3%

Voyage 49911, *Aníbal* (1792), Bissau, 257/244 = 5,1%

Voyage 46340, *Dois Irmãos* (1792) Pará, Bissau, 217/194 = 10,1%

Voyage 49922, *Charrua* (1792), Pará, Bissau, 217/199 = 8,3%

Voyage 49944, *NS da Conceição e S Francisco de Paula* (1792), Pará, Bissau, 191/176 = 7,8%

Media Anual = 6,5%

1793 (8) 1760

Viagem 40800, *Minerva* (1793), Bissau, 209/205 = 1,9%

Viagem 46803, *Correio de Angola* (1793), Benguela, 211/211 = 0%

Viagem 47372, *NS da Conceição Expediente* (1793), Cacheu, 164/163 = 0,6%

Viagem 47468, *NS da Piedade e S Antônio* (1793), Bissau, 204/194 = 5,4%

Viagem 49906, *Amável Donzela* (1793), Cacheu, 340/314 = 7,6%

Viagem 49961, *S Jorge* (1793), Bissau, 273/250 = 8,4%

Viagem 49962, *S Macário e Minerva* (1793), erro na ficha.

Viagem 40795, *Francisca* (1793) Pará, Costa da Mina, 359/328 = 8,6%

Media anual = 4,6% (Somente sobre 7 embarcações)

1794 (9) 2341

Viagem 47373, *NS da Conceição Expediente* (1794), Cacheu, 202/199 = 1,5%

Viagem 47469, *NS da Piedade (a) Mariana Querida* (1794), Bissau, 142/141 = 0,7%

Viagem 47509, *S Macário e Minerva* (1794), Bissau, 242/235 = 2,9%

Viagem 47510, *NS das Dores e Boa Harmonia* (1794), Bissau, 134/120 = 10,4%

Viagem 49907, *Amável Donzela* (1794), Cacheu, 269/266 = 1,1%

Viagem 49912, *Aníbal* (1794), Bissau, 286/280 = 2,1%

Viagem 8125, *S Antônio Sertório* (1794) Pará, Luanda, 353/324 = 8,2%

Viagem 19726, *Leonina* (1794), Pará, Bissau, 350/323 = 7,7%

Viagem 48737, *Francesinha* (1794), Pará, Loango, 363/336 = 7,4%
Media Anual = 4,6%

1795 (9) 2870

Viagem 8126, *Correio de Angola (a) Rei de Portugal* (1795), Luanda, 382/380 = 0, 5%
Viagem 41778, *Flor da América* (1795), Cacheu, 239/231 = 3,3%
Viagem 41858, *Amável Donzela* (1795), Cacheu, 225/208 = 7,5%
Viagem 46309, *NS da Esperança* (1795), Bissau, 57/53 = 7,1%
Viagem 46330, *Leonina* (1795), Bissau, 363/336 = 7,4%
Viagem 46417, *NS da Piedade e S Antônio* (1795), Bissau, 233/216 = 7,3%
Viagem 47245, *S Macário e Minerva* (1795), Bissau, 126/126 = 0%
Viagem 47249, *NS da Conceição Expediente* (1795), Cacheu, 112/104 = 7,1%
Viagem 47256, *Aníbal* (1795), Bissau, 239/200 = 16,3%
Viagem 8122, *NS da Conceição e S Francisco de Paula* (1795), Pará, Luanda.535/495 = 7,5%
Viagem 8127, *NS da Conceição e S Francisco de Paula* (1795), Pará, Luanda, 535/494 = *Ficha dupla*
Viagem 40795, *Francisca* (1793), Costa da Mina, 359/328 = 8,6%
Media Anual = 6,6%

1796 (6) 1361

Viagem 46307, *NS da Esperança* (1796), Bissau, 139/116 = 16,5%
Viagem 46308, *NS da Conceição* (1796), Guine P., 296/248 = 16,2%
Viagem 46319, *NS das Dores* (1796), Bissau, 117/110 = 6%
Viagem 46329, *S Macário e Minerva* (1796), Bissau, 215/199 = 7,4%
Viagem 46331, *Leonina* (1796), Bissau, 231/213 = 7,8%
Viagem 48913, *Amável Donzela* (1796), Cacheu, 363/336 = 7,4%
Media Anual = 10,2%

1797 (6) 2060

Viagem 41269, *Luanda* (1797), Luanda, 310/262 = 15,5%
Viagem 47201, *S José e Bom Jesus dos Navegantes* (1797), Moçambique, 402/371 = 7,7%
Viagem 47241, *NS da Piedade e S Antônio* (1797), Bissau, 248/226 = 8,8%
Viagem 47242, *Flor da América* (1797), João Vicente da Bastos, Bissau, 229/212 = 7,4%
Viagem 41785, *Leonina* (1797), Pará, Maranhão, Bissau, 332/304 = 8,4%
Viagem 47250, *NS da Conceição Expediente* (1797), Cacheu, 235/218 = 7,2%
Media Anual = 9,1%

1798 (3) 793

Viagem 46315, *NS da Boa Esperança* (1798), Bissau, 271/251 = 7,4%
Viagem 48911, *ship name unknown* (1798), Bissau, 169/150 = 11,2%
Viagem 46310, *S Rita* (1798), Pará, (?), 353/324 = 8,2%
Media Anual = 8,9%

1799 (11) 3255

Viagem 46305, *S José Feliz* (1799), Bissau, 203/189 = 6,9%
Viagem 46306, *Ligeira* (1799), Bissau, 205/189 = 7,8%

Viagem 46314, *Ninfa do Mar* (1799), Cacheu, 205/189 = 7,8%
Viagem 46316, *NS da Boa Esperança* (1799), Joaquim Pedro Genus, Bissau, 204/189 = 7,3%
Viagem 46334, *NS da Conceição Expediente* (1799), Cacheu, 271/251 = 7,4%
Viagem 46355, *NS da Piedade* (1799), Bissau, 204/189 = 7,3%
Viagem 40024, *Águia Lusitana* (1799), Pará, Luanda, 663/628 = 5,3%
Viagem 40484, *Invencível* (1799), Pará, Cacheu, 113/105 = 7%
Viagem 46311, *S Rita* (1799), Pará, Benguela, 424/353 = 16,7%
Viagem 46312, *S Antônio Sertório* (1799), Pará, Loango, 363/336 = 7,4%.
Viagem 46313, *ship name unknown* (1799), Pará, Anselmo da Fonseca Coutinho, Luanda, 400/371 = 7,2%
Media Anual = 8%

1800 (3) 1672

Viagem 46343, *NS da Conceição Expediente* (1800), Cacheu, 271/251 = 7,4%
Viagem 40826, *S Antônio Sertório* (1800), Pará, José António Pereira, Luanda, 363/336 = 7,4%
Viagem 48515, *Diana de Lisboa* (1800), Pará, Benguela, 679/627 = 7,6%
Viagem 48943, *ship name unknown* (1800), Pará, Luanda, 359/328 = 8,6%
Media Anual = 7,7%

1801 (5) 1821

Viagem 41271, *Ana do Rio* (1801), (?), 530/472 = 10,9%
Viagem 46304, *Paquete Cortes* (1801), Bissau, 390/353 = 9,5%
Viagem 46328, *S Antonio Vitorioso* (1801), Bissau, 390/353 = 9,5%
Viagem 46332, *NS da Conceição Expediente* (1801), Cacheu, 390/353 = 9,5%
Viagem 48944, *NS do Rosario Feliz* (1801) Pará, Luanda, 121/118 = 2,4%
Media Anual = 8,3%

1802 (6) 2901

Viagem 40101, *NS da Piedade Prudente Amigo* (1802), Benguela, 395/344 = 12,9%
Viagem 40106, *NS do Comércio Alecrim* (1802), Luanda, 462/419 = 9,3%
Viagem 41270, *Ana do Rio* (1802), Bissau, 530/472 = 10,9%
Viagem 46299, *S Antônio Tejo* (1802), Bissau, 492/412 = 16,2%
Viagem 46302, *NS da Guia* (1802), Bissau, 530/473 = 10,7%
Viagem 46335, *Intrépido* (1802), Cacheu, 492/412 = 16,2%
Media Anual = 12,7%

1803 (5) 1852

Viagem 8429, *Flor do Mar* (1803), Luanda, 513/465 = 9,3%
Viagem 40102, *S José Diligente Vulcano* (1803), Luanda, 531/481 = 9,4%
Viagem 46300, *S Antônio Tejo* (1803), Bissau, 179/159 = 11,1%
Viagem 40134, *Paquete Feliz* (1803), Pará, Luanda, 550/491 = 10,7%
Viagem 46303, *NS da Guia* (1803), Pará, Bissau, 179/159 = 11,1%
Media Anual = 10,3%

1804 (11) 5265

Viagem 8116, *NS da Piedade Prudente Amigo* (1804), Benguela, 370/335 = 9,4%
Viagem 40137, *Carolina* (1804), Benguela, 417/378 = 9,3%

Viagem 40138, *Americana* (1804), Luanda, 720/642 = 10,8%
Viagem 40155, *S José Diligente Vulcano* (1804), Luanda, 746/ 676 = 9,3%
Viagem 40160, *Diana* (1804), Benguela, 585/522 = 10,7%
Viagem 46325, *NS da Vitória e S Antônio* (1804), Bissau, 390/353 = 9,4%
Viagem 46326, *NS da Vitória e S Antônio* (1804), Bissau, 390//353 = 9,4%
Viagem 46336, *Intrépido* (1804), Cacheu, 492/412 = 16,2%
Viagem 46347, *Intrépido* (1804), Cacheu, 492/412 = 16,2%
Viagem 46365, *S Antônio Vitorioso* (1804), Bissau, 273/250 = 8,4%
Viagem 46366, *S Antônio Vitorioso* (1804), Guiné P., 390/353 = 9,4%
Media Anual = 9,9%

1805 (13) 6817

Viagem 8435, *NS da Conceição e S Bento Bela Africana* (1805), Luanda, 874/780 = 10,7%
Viagem 40169, *Primoroso* (1805), Luanda, 490/444 = 9,4%
Viagem 41275, *S João Batista Alerta* (1805), Gabão, 180/163 =9,4%
Viagem 46341, *Conceição e Santana* (1805), Bissau, 390/353 = 9,4%
Viagem 46361, *Indústria* (1805), CV, 530/472 = 10,9%
Viagem 40171, *NS da Rosario Paquete da Paz* (1805), Pará , Luanda, 653/582 = 8,3%
Viagem 40191, *S José Indiano* (1805), Pará, Luanda, 554/494 = 10,8%
Viagem 8112, *Paquete do Pará* (1805), Pará, Luanda, 652/582 = 10,7%
Viagem 8439, *Amizade* (1805), Pará, Luanda 592/536 = 9,4%
Viagem 46383, *Comerciante* (1805), Pará, Guiné P., 492/412 = 16,2%
Viagem 8428, *S João* (1804), Pará, Luanda, 545/494 = 9,3%
Viagem 46320, *Pensamento da América* (1804), Pará, Bissau, 390/353 = 9,4%
Viagem 8113, *Paquete Feliz* (1803), Pará, Luanda, 475/436 = 8,2%
Media Anual = 10,1%

Apêndice D. Rotas frequentadas pelos capitães de negreiros que mais se destacaram no comércio interno de escravos (1778-1793)

Mestres/ Capitão	Nº de viagens	Bahia	Maran	Pará	Pern	Rio	Outros	Datas- limite	Anos ativ.
Jacinto José Ferreira	9	7	7	1	2	-	-	1778- 1805	28
João Antonio Faboas	4	4	4	0	-	-	-	1779- 1789	11
Manuel Pereira Neves	8	7	7	1	-	-	-	1780- 1793	14

Fonte: AHU-M-CX54-D.5124; AHU-M-CX56-D. 5263; AHU-M-CX59-D.5432; AHU-M-CX64-D.5730; AHU-M-CX67-D.5840; AHU-M-CX68-D.5938 e 41; AHU-M-CX73-D.6288 e 92; AHU-M-CX75-D.6429; AHU-M-CX77-D.6567; AHU-M-CX79-D.6718; AHU-M-CX84-D.7042; AHU-M-CX93-D.7680; AHU-P-CX104-D.8219; Termo de visita - Maranhão fl.54 (verso), 62, 70, 79, 90 e 166.

Fontes

Fontes Manuscritas:

Academia das Ciências de Lisboa. In Miscelanea Curiosa, Serie Vermelha, Discurso demonstrativo sobre a entrada dos escravos no Para, Maranhão, depois dextincta a Companhia: Resposta ao que esta Representou a esse respeito à Raynha Nossa Senhora. Anno 1777, fl. 26-35.

Censo da capitania do Rio Negro sobre a capitania do Pará, ano de 1788.

Arquivo Público do Pará:

OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Maranhão Manuel Bernardo de Melo e Castro para o secretário de Marinha e Ultramar Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado de 3 de setembro de 1760. Códice 696. Correspondência do governo com a metrópole, documento 449.

Correspondência de diversos com os governadores. Nº 260, Anos de 1790/1795, D. 54; Nº 297, Anos de 1796/1798, D. 3; Nº 622, Anos 1790/1798, D. 10; Nº 683. Anos 1797/1798, D. 40, D. 42, Nº 684, anos 1797/1799, D. 65; Nº 683. Anos 1797/1798, D. 120; Nº 686. Anos 1799 – 2º semestre, doc. 3 e 14.

Arquivo Público do Maranhão:

Termos de visita de saúde:

Livros da Câmara, Termo de visita de Saúde,

Folhas: 06 (verso), 7, 10, 11, 17 e 18 (verso), 24 (verso), 26 (verso) e 27(verso), 29, 30, 35 (verso), 38, 48, 49 e 53, 53 (verso), 54 (verso), 55, 59 e 59 (verso), 61 (verso), 62 e 62 (verso), 64 (verso), 68 (verso), 70, 70 (verso), 71, 71(verso), 73, 73 (verso), 74 (verso), 75 e 76, 78 (verso), 79 (verso) e 80, 85 (verso), 86 (verso), 87, 90, 91, 93 (verso) e 94, 95 (verso), 97 e 97 (verso), 99, 101, 103, 116 (verso), 117, 119, 119 (verso), 120, 121, 125, 126, 127, 128 (verso), 129, 129 (verso), 130, 130 (verso), 131, 131 (verso), 132 (verso), 133, 133 (verso), 134, 134 (verso), 135, 135 (verso), 137, 137 (verso), 138, 139, 140, 140 (verso), 141 (verso), 142 (verso), 143 (verso), 144, 144 (verso), 145, 145 (verso), 146, 147, 147 (verso), 148, 148 (verso), 149 (verso), 150 (verso), 151 (verso), 153, 154, 154 (verso), 159, 159 (verso), 160, 161, 161 (verso), 162, 163 (verso), 164 (verso), 165, 166, 167 (verso), 168 (verso), 176 (verso), 178, 179 (verso), 181 (verso), 186, 188 (verso), 189 (verso) e 190.

Livros de Registros Gerais:

Livros de Registros Gerais, Livro 59, fl. 122 (verso); 123 (verso); 123 e 124; Livro 69, nº 80. fl. s/n.

Arquivo Histórico Ultramarino-Lisboa – Projeto Resgate

Sobre a capitania do Grão-Pará:

“Avulsos”. *AHU – Lisboa*, Pará, Cx. 02, D. 181; Cx. 03, D. 189 e 190; Cx. 05, D. 426; Cx. 36, D. 3342; Cx. 37, D. 3510; Cx. 39, D. 3675; Cx. 40, D. 3708; Cx. 43, D. 3903; Cx. 44, D. 4055 e 4338; Cx. 45, D. 4444; Cx. 74, D. 6223; Cx. 79, D. 6568; Cx. 80, D. 6629; Cx. 84, D. 6905, 6917 e 6921; Cx. 88, D. 7145 e 7212; Cx. 89, D. 7231; Cx. 104, D. 8219; Cx. 109, D. 8571; Cx. 112, D. 8723; Cx. 121, D. 9339; Cx. 131, D. 10032.

Sobre a capitania do Maranhão:

“Avulsos”. *AHU – Lisboa*, Maranhão, Cx. 46, D. 4528 e 5426; Cx. 47, D. 4578; Cx. 48, Cx. 50, D. 4872 e D. 4646; Cx.54-D.5124, Cx.55, D.5166, Cx.56, D. 5263, Cx.59, D.5432, Cx.61, D.5562, Cx.64, D.5730, Cx. 66, D. 5832, Cx.67, D.5840 e 5879; Cx.68, D.5938 e 5941; Cx.70, D.6112 e 15, Cx.73, D.6288 e 92; Cx.75, D.6429; Cx.77, D.6567; Cx.79, D.6718; Cx.81, D.6868; Cx.84, D.7042; Cx.86, D.7178; Cx.89, D.7404, Cx.93, D.7680; Cx. 97, D. 7887; Cx.134-D. 9860.

Sobre a capitania de Pernambuco:

“Avulsos”. *AHU – Lisboa*, Pernambuco, Cx. 104, D. 8099; Cx. 127, D. 9665.

Instituto dos Arquivos Nacionais - Torre do Tombo (IANTT)

Chancelarias Régias:

Chancelaria de Felipe III, Livro 18.

Inventários dos documentos relativos ao Brasil no Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1916, Vol. IV – 1798-1800.

Fontes Impressas:

Colleção da legislação Portuguesa, redigida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva. Lisboa: Typografia Maigrense, 1830.

VERGOLINO, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A Presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica*. – Belém, Arquivo Público do Pará, 1990.

Fontes em meio digital:

Base de dados do Comércio Atlântico de escravos:

Genealogia da família Henriques

www.geneall.net/P/forum_msg.php?id=11489&fview=e. Site acessado em: 12/06/2013.

Fichas de Viagem (Transatlantic Slave Trade):

Fichas organizadas: *Viagem 19542; 19569; 19609; 19604; 19626; 19632; 19635; 40824; 41149; 41199; 41201; 41206; 41211; 46413; 47222; 47223; 47224; 47225; 47263; 47374; 47737; 47738; 49597; 49897; 900031; 900032; 900033; 900034.*

Fichas disponíveis no site www.slavevoyages.org. Acessado em: maio de 2010.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII. *Revista Arrabalde*, ano 1, nº2, p. 101-17.

ASSUNÇÃO, Matthias Röhring. Exportação, mercado interno e crises de subsistência numa província brasileira: o caso do Maranhão, 1800-1860. *Revista Estudos Sociedade e Agricultura*, nº 14, abril de 2000, p. 1-33.

_____. *Maranhão, terra Mandinga*. Comissão Maranhense de Folclore, Agosto 2001, Boletim on-line nº 20.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. *Compêndio das eras do Pará*. Belém, 1838.

BARATA, Manoel. *A Formação Histórica do Pará*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973.

BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Em outras margens do Atlântico*. Tráfico Negreiro para o estado do Grão-Pará-Maranhão (1707-1750). Dissertação de Mestrado, UFPA, 2009.

BARROSO JÚNIOR, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta Guiné para o Maranhão*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2009.

BRAGA, Theodoro. *Apostilas de História do Pará*. Belém: imprensa oficial do Estado, 1913.

BEZERRA NETO, José Maia. Mercado, conflitos e controle social. Aspectos da escravidão urbana em Belém (1860-1888), *História & Perspectivas*, Uberlândia (41): 267-298, jul.dez. 2009.

_____. *Escravidão negra no Grão-Pará (séc. XVII-XIX)*. Belém: Paka Tatu, 2001.

_____. Uma História do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários, IN: *Revista de Estudos Amazônicos – Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia*. Belém, Editora Açaí, 2009.

BLUTEAU, Rafael. *Dicionário da Língua Portuguesa*, TOMO II, Reformado e acrescentado por Antonio de Moraes Silva, Lisboa: Oficina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, p. 479.

CAMPOS, Marize Helena de. *Senhoras donas: economia, povoamento e vida material em terras maranhenses*. Tese apresentada ao programa de pós-graduação da universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

CANCELA, Cristina Donza. *Casamento e relações familiares na economia da borracha*. (Belém - 1870-1920). Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

CARREIRA, António. *As Companhias Pombalinas: de Grão Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. 2ª ed. – Lisboa: Editorial Presença, 1982.

CAVALCANTI, Nereu. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

CHAMBOULEYRON, Rafael. *Revoltas no Estado do Maranhão*. *Nossa História*, Junho de 2005.

_____. Plantações, sesmarias e vilas. Uma reflexão sobre a ocupação da Amazônia seiscentista. *Nuevo Mundo-Mundos Nuevos*, EHESS, Paris - FRANÇA, v. 6, p. 2260, 2006;

_____. Escravos do Atlântico Equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 26, nº 52, p. 79-114, 2006.

_____. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)*, Belém: Ed. Açaí, 2010.

_____. “Muita terra...sem comércio”. O Estado do Maranhão e a rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII. *Outros tempos*. v. 8, nº 12, 2011, p. 91-107.

_____. Terras e poder na Amazônia colonial (séculos XVII-XVIII). In: *Congresso Internacional Pequena Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime*, 2012, Lisboa. Actas do Congresso Internacional Pequena Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime. Edição digital. Lisboa: IICT/CDI, 2012. v. 1. p. 1-12;

CHAMBOULEYRON, Rafael; NEVES NETO, Raimundo Moreira das. "Isenção odiosa". Os jesuítas, a Coroa, os dízimos e seus arrematadores na Amazônia colonial (séculos XVII e XVIII). *Histórica* (São Paulo. Online), v. 37, p. 1-9, 200;

COSTA, Francisco de Assis. A economia colonial do Grão-Pará: uma avaliação crítica (1720-1822). In: *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 21, nº1, 2012, p. 197-219.

CRUZ, Ernesto. *Historia do Pará*. Coleção Amazônica: Coleção José Veríssimo. 1963.
DIAS, Erika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, p. 1-20.

DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, 1755-1778*. Belém, UFPA, 1970, 2 vols.

_____. *A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*. São Paulo, 1971.

DOMINGUES, Daniel. The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: Volume, Routes and Organisation. *Slavery & Abolition*, 29:4, p. 477-501.

FARIA, Eduardo de. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Volume terceiro. Lisboa: Typographia Lisbonense, 1849.

FERREIRA, Roquinaldo. Escravidão e revolta de escravos em Angola (1830-1860). *Afro-Ásia*, 21-22 (1198-1999), p. 9-44.

FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVII e XIX). *Afro-Ásia*, nº 31, 2004, p. 83-126.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. Edição comemorativa. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

GAYOSO, Raymundo Joze de Souza. *Compendio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão: suas produções e progressos que tem tido até o presente*. Rio de Janeiro: Editora Livros do Mundo Inteiro, 1818. Digitalizado pelo google.

GRAHAN, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. *Afro-Ásia*, 27 (2002), 121-160.

HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010.

_____. From “Black Rice” to “Brown”: Rethinking the History of Risculture in the Seventeenth- and Eighteenth-Century Atlantic. *The American Historical Review*, Vol. 115, Nº. 1 (February 2010), pp. 151-163.

HEYWOOD, Linda (org.). *Diáspora negra no Brasil*. – 1ª edição. São Paulo: Contexto, 2010.

LOIOLA, Maria Lemke. Rotas do tráfico atlântico entre Goiás e África: o caminho do Sertão. *Hist.R.*, Goiânia, v. 15, n. 2, jul./dez. 2010, p. 285-302.

MACHADO, Théa Miriam Medeiros & al. A rotas marítimas do Brasil colônia, os suprimentos e as mercadorias a bordo. *Anais do 1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*, 2011.

MACLACHLAN, Colin M. African Slave Trade and Economic Development in Amazônia, 1700-1800. In: TOPLIN, Robert Brent (ed.). *Slavery and Race Relations in Latin America, contributions in Afro-American and African Studies*, number 17. Westport, Connecticut; London, England, Greenwood Press, 1974, p. 112-145.

MARINHO, Luciana. Muito Além dos Seringais: Elites, Fortunas e Hierarquias no Grão-Pará, c. 1850 – c. 1870. Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia século XIX*. Uma Província no Império. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1992.

MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.

_____. A Amazônia e o fim dos jesuítas. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs2608200110.htm>. Acesso em: 18 de março de 2013.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A Aparição da Sumaca*. In: Continente on line, 02/05/2013. Disponível em <http://www.revistacontinente.com.br/index.php/component/content/article/115-historia/331.html>.

MEIRELES, Marinelma Costa. *Tráfico Atlântico e procedências africanas no Maranhão Setecentista*. Dissertação de Mestrado, UNB, 2006;

_____. As conexões do Maranhão com a África no tráfico de escravos na segunda metade do século XVIII. *Outros Tempos*, vol. 6, nº 8, dez. 2009 – Dossiê Escravidão, p. 130-145.

MILFONT, Magna Lícia Barros. *Caminho das Águas: O transporte fluvial no Recife, 1835-1860*. Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em desenvolvimento urbano. Recife, 2003.

MOTA, Antônia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e redes de poder local na capitania do Maranhão*. Tese apresentada ao programa de pós-graduação em História da universidade Federal de Recife. Recife, 2007.

MOURA, Clóvis. *Dicionário da escravidão negra no Brasil*. São Paulo: editora da Universidade de São Paulo, 2004.

QUEIROZ, Jonas Marçal de. & GOMES, Flávio. *Amazônia, fronteiras e identidades: reconfigurações coloniais e pós-coloniais (Guianas – séculos XVIII e XIX)*. *Lusotopie* 2002/1, p. 25-49

OLIVEIRA, Almir Leal de. *A força periférica da empresa comercial do charque: O Ceará e as dinâmicas do mercado atlântico (1767-1783)*. In: *VI Jornada de Estudos setecentistas*, 2006. p. 110-118.

OLIVEIRA, Almir Leal de. *As Carnes secas do Ceará e o Mercado Atlântico no século XVIII*. In: Andréa Doré, Antonio Cesar de Almeida Santos. (Org.). *TEMAS SETECENTISTAS GOVERNOS E POPULAÇÕES NO IMPÉRIO PORTUGUÊS*. Curitiba: UFPR/SCHLA - Fundação Araucária, 2009, v. , p. 505-516.

PALHA, Bárbara da Fonseca. *Escravidão negra em Belém: mercado, trabalho e liberdade (1810-1850)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2011.

PIJNING, ERNST. *Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII*. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 21, nº 42, p. 397-414, 2001.

PIMENTEL, Manoel. *A arte de navegar*. Lisboa, Oficina de Francisco da Silva, 1746,

PINTO, Francisco Eduardo. *Potentados de conflitos nas sesmarias na comarca do rio das mortes*. Tese de doutorado apresentada ao programa de pós-graduação em História, UFF, 2010.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 46ª reimpressão da 1ª edição. São Paulo: Brasiliense, 2004.

PRADO Junior, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 20ª edição, 1987.

RAVENA, Nirvia. *O abastecimento no século XVIII no Grão Pará: Macapá e vilas circunvizinhas*. *Novos Cadernos NAEA* v. 8, n. 2, p. 125-149, dez. 2005.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia*. Lisboa, Papelaria Fernandes, 1961.

_____. *Tempo e Vida na Amazônia*. Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas, 1965.

_____. *A política de Portugal no valle amazônico*. – 2ª ed. – Belém: SECULT, 1993.

SALLES, Vicente. *O Negro no Pará sob o regime da escravidão*. 3ª edição, Belém: IAP, 2005.

SAMPAIO, Patrícia Melo (org.). *O fim do silêncio: presença negra na Amazônia*. Belém: editor Açai, 2011.

SANTOS, Fabiano Vilaça dos. *O governo das conquistas do norte: trajetórias administrativas no Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1780)*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

SILVA, Antônio de Moraes. *Dicionário da Língua Portuguesa*. Quarta Edição, Reformada, Emendada, emuito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira. Velho. Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Ser nobre na colônia*. São Paulo, Editora UNESP, 2005.

SILVA, Marley Antônia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012.

SILVA, Maria Celeste Gomes da. *Alta Guiné e Maranhão: tráfico atlântico e rotas comerciais na segunda metade do século XVIII*. 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 13-15 de maio 2009.

SOUZA JÚNIOR, José Alves de. *Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará dos setecentos*. Um estudo sobre a companhia de Jesus e a política pombalina. Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-graduação da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2009.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História geral do Brasil, antes da sua separação e independência de Portugal*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1948-1953.

VERGOLINO, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A Presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica*. – Belém, Arquivo Público do Pará, 1990.

VIANNA, Arthur. *Os exploradores da Amazônia*. *Revista do Instituto Histórico do Pará*, Belém, 1990.