

**DO GRÃO PARÁ PARA O OESTE DO ESTADO DO BRASIL:
TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS ENTRE BELÉM, MATO GROSSO E GOIÁS
(1756-1804)**

**FROM GRÃO PARÁ TO THE WEST OF THE STATE OF BRAZIL:
SLAVE TRAFFIC BETWEEN BELÉM, MATO GROSSO AND GOIÁS (1756-1804)**

**DESDE GRÃO PARÁ AL OESTE DEL ESTADO DE BRASIL:
TRÁFICO DE ESCLAVOS ENTRE BELÉM, MATO GROSSO Y GOIÁS (1756-
1804)**

Marley Silva¹

Resumo

A participação do porto de Belém, como um dos fornecedores de africanos e africanas escravizadas para o Oeste do Estado do Brasil, notadamente para Mato Grosso e Goiás, está delineada neste texto. O recorte temporal das análises, são os idos de 1756 a 1804, período de monopólio da Companhia de Comércio-empresa que dentre outras atividades que fornecia escravizados africanos a região Oeste do Estado do Brasil-, e em momento posterior, quando já havia se extinguido o exclusivo comercial da empresa. Outro tema desenvolvido no trabalho, foi a origem dos africanos saídos de Belém e direcionados a Mato Grosso e Goiás. A documentação do Arquivo Público do Pará e do Arquivo Histórico Ultramarino, foram as fontes majoritariamente utilizadas.

Palavras-Chave: Grão Pará, Tráfego, Africanos, Mato Grosso, Goiás.

Abstract

The participation of the port of Belém, as one of the suppliers of enslaved Africans to the West of the State of Brazil, notably to Mato Grosso and Goiás, is outlined in this text. The time frame of the analyses, is from 1756 to 1804, period of monopoly of the Companhia de Comércio - a company that among other activities that supplied African slaves to the western region of the State of Brazil -, and at a later time, when it had already been extinguished. the exclusive commercial of the company. Another theme developed in the work was the origin of Africans who left Belém and went to Mato Grosso and Goiás. Documentation from the Arquivo Público do Pará and the Arquivo Histórico Ultramarino were the most used sources.

Keywords: Grão Pará, Traffic, Africans, Mato Grosso, Goiás.

Resumen

En este texto se destaca la participación del puerto de Belém, como uno de los proveedores de africanos esclavizados al Oeste del Estado de Brasil, en particular a Mato Grosso y Goiás. El marco temporal de los análisis, es de 1756 a 1804, período de monopolio de la Companhia de Comércio - empresa que, entre otras actividades, abastecía de esclavos africanos a la región occidental del Estado de Brasil -, y más tarde, cuando ya se había extinguido la exclusiva comercial de la empresa. Otro tema desarrollado en la obra fue el origen

¹ Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará. E-mail: marleyhist@yahoo.com.br

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 – 1804)

de los africanos que salieron de Belém y fueron a Mato Grosso y Goiás. La documentación del Archivo Público do Pará y del Archivo Histórico Ultramarino fueron las fuentes más utilizadas.

Palabras clave: Grão Pará, Tráfego, Africanos, Mato Grosso, Goiás.

As capitanias, do lado de cá do Atlântico, Pará, Mato Grosso, Cuiabá e São Paulo careciam urgentemente de africanos escravizados, saídos de Angola. Era o que afirmavam as ordens saídas de Portugal em 1779, e direcionadas à Angola. No documento enviado pela coroa Portuguesa, D. Antônio de Lencaster, o governador e capitão General de Angola, fora lembrado sobre a relevância fundamental de africanos, em condição de escravidão, nos diversos setores da vida no Brasil (COUTO, 1972, p. 192).

O porto de Belém era um dos locais de fornecimento de cativos para as capitanias do Oeste do Estado do Brasil², Mato Grosso e Goiás³. Os trabalhadores que coletavam ouro em Mato Grosso (Vila Bela e Cuiabá)⁴ e Goiás (Vila Boa de Goiás)⁵ durante o século XVIII eram, em sua maioria, africanos escravizados. Localizadas no interior da América Portuguesa, a região precisava dos portos litorâneos para prover escravizados e mercadorias.

Milhares de mulheres, crianças e homens saídos de África, atravessaram forçosamente o Atlântico. Saídos dos portos de Luanda, Benguela, Cabinda e Loango chegaram em Belém do Pará e foram enviados até Mato Grosso. Mas, não somente os centro africanos, foram direcionados ao interior do Brasil, os saídos dos portos ocidentais daquele continente também. Aqueles que saíram da Alta Guiné, os africanos e africanas ocidentais, desembarcaram no Pará e Maranhão, e seguiram sua estafante e angustiante viagem, para o Centro-Oeste do Estado do Brasil.

Retirados de África, essas pessoas atravessaram o Atlântico e chegaram ao mercado do Ver o Peso, o porto principal de Belém do Grão Pará; muitos desses homens, mulheres e crianças seguiam para o interior do Estado do Brasil. O tráfico fez com que africanos saídos dos sertões de África, finalizasse sua diáspora⁶ nos sertões do Brasil. O historiador João Fragoso (2014, p. 10) destacou que: “o dinamismo da economia escravista mercantil, foi capaz de unir pelo atlântico áreas tão distantes como o sertão de Cuiabá (Mato Grosso/Brasil) e Massangano (Angola)”. Os trabalhadores vitimados pela escravização, geravam a energia necessária para a produção em distintos espaços do Atlântico.

O trajeto desde o litoral africano até Belém costumava durar cerca de 45 a 90 dias (CARREIRA, 1969, p. 51) quando vinham do norte do Atlântico, período que poderia se ampliar em função dos regimes dos ventos⁷, caso os navios fossem saídos de portos do sul do Atlântico e seguissem para Belém. Mas, após esse

² Para melhor entender a questão da produção aurífera na região ver: LEMES, 2015.

³ Para melhor entender a economia aurífera em Goiás ver: PALACÍN, 1994.

⁴ Para melhor entender a formação e configuração da capitania de Mato Grosso ver: ROSA, 2003.

⁵ Para melhor entender a formação e configuração da capitania de Goiás, ver: GOMES, 1993.

⁶ Sobre o conceito de diáspora africana ver: BUTLER; DOMINGUES, 2020.

⁷ Esta questão é vista com maior acuidade nos trabalhos de Alencastro (2000, p. 57-63) e Barroso (2009, p. 52-56).

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

longo percurso por mar, as pessoas africanas escravizadas enfrentariam novamente longos caminhos líquidos, pois teriam que seguir pelo rio Madeira para chegar em Mato Grosso. Esse segmento da rota, poderia durar um período mais longo do que o realizado por mar, pois, pelos caminhos fluviais do rio Madeira, era possível navegar até um ano, como indicou Nathália Rodrigues:

Durante uma viagem do Grão-Pará até Vila Bela os inúmeros obstáculos que os comboieiros passaram durante o percurso acabavam por estender o tempo gasto nas viagens, que por vezes durava até um ano. As doenças, as intempéries da natureza, como as chuvas e as neblinas, os ataques de índios e as cachoeiras do Madeira eram motivos suficientes para atrasar a chegada de uma monção na Capitania de Mato Grosso (DOURADO, 2006, p.06).

Ainda sobre o percurso que escravizados faziam até Cuiabá e Mato Grosso, Bruno Rodrigues destacou:

As minas do Cuiabá e Mato Grosso, localizadas no extremo oeste das possessões lusitanas, figuravam entre as numerosas possibilidades que estavam reservadas aos africanos recém-embarcados. Assim, iniciariam uma nova viagem, igualmente penosa e repleta de novos perigos, como o enfrentamento de ataques indígenas durante o caminho, o perecimento por doenças tropicais e a extensa jornada, que poderia ter a duração de meses, por qualquer das rotas. Em síntese, o próprio caminho seria mais um obstáculo a ser superado por estes homens e mulheres de ferro e pedra (RODRIGUES, 2015, p. 157).

O mercado de Belém assumiu papel de destaque no abastecimento de africanos escravizados, para as capitanias do Oeste do Estado do Brasil (Mato Grosso e Goiás) quando da criação da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão. A empresa monopolista fez parte de um conjunto de medidas durante o período pombalino (1750-1777) que somava o fim da escravidão indígena, a retirada do poder temporal dos missionários sobre os aldeamentos indígenas e a expulsão dos jesuítas.

A Companhia estabeleceu o monopólio no tráfico e comercialização de africanos no Grão-Pará e Maranhão, pois seu objetivo principal era

A introdução de mão-de-obra africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão era a razão principal da existência da Companhia. O tráfico de escravos seria encarado pela empresa pombalina como negócio vital, porquanto, suposta a liberdade dos índios, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de S. Luis e de Belém para Lisboa (DIAS, 1970, p. 459).

Segundo Antonio Carreira (1988, p. 65), a companhia de comércio “tratou-se de uma organização mercantil, de estilo amplo, monopolista e de capitais provenientes da emissão de ações”. O morador de Mato Grosso, Manoel Figueiro Frausto, era juiz de Fora e um dos acionistas da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão (CARREIRA, 1988, p. 88; DIAS, 1970, p. 232). Produtos como tecidos, drogas, perfumaria, utilidades domésticas, adornos, armamentos, munição e africanos escravizados, eram levados pelas monções

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

do Pará ao Mato Grosso. E como já mencionado, eram viagens longas e penosas, principalmente para indígenas e africanos. Segundo Siméia Lopes (2013, p. 256):

A morte de alguns índios remeiros da equipagem era comum nas viagens que se seguiam entre a cidade de Belém e Vila Bela. Tanto que nos livros de Registro das Entradas de negociantes de Vila Bela, havia sempre a indicação de quantos índios haviam saído com a carregação e quantos chegavam vivos em Vila Bela para que se fizesse a contabilidade do que deveria ser pago aos que conseguiram chegar ao seu porto de destino. Mesmo quando os indivíduos sobreviviam às viagens pelos rios e cachoeiras, ainda havia os que morriam ao chegarem às cidades de destino, ocasionados pelo desgaste físico ou pelas doenças epidêmicas que pegavam no trajeto.

25

As transações mercantis entre Pará e Mato Grosso (era proibida a navegação no Tocantins até 1782, por isso mercadorias e escravizados seguiam do Pará pelo rio Madeira até chegar a Mato Grosso e de lá eram levadas a Goiás) se intensificaram, com a ação da companhia na capitania de Mato Grosso. A organização necessária para realizar as transações comerciais rio Madeira acima, pode ser observado no trabalho de Nathália Rodrigues que trata de alguns aspectos de como operava a empresa Pombalina na capitania de Mato Grosso.

Muitos africanos escravizados seguiram pelas estradas líquidas, pelo rio Madeira e posteriormente pelo rio Tocantins. De acordo com Antonio Baena (1969, p. 194) a maioria dos cativos trazidos pela empresa monopolista, haviam sido enviados às capitanias do Brasil Central. A mercancia de cativos com Mato Grosso durante o monopólio também foi mencionado por Vicente Salles (2005, p. 55). Cerca de um terço dos cativos que a Companhia trouxe ao Pará teria sido enviado (pelo rio Madeira-Mamoré ou Tapajós) ao Mato Grosso e de lá reenviados pela rota Vila Bela-Cuiabá- Vila Boa de Goiás.

A rota do rio Madeira, foi tema de estudo de David Michael Davidson (1970, p. 477-484), e o autor indicou as entradas e origens de africanos escravizados no Pará, bem como o comércio entre essas regiões. Entretanto, os trabalhos que tratam sobre Pará e indicam que quantidade expressiva de africanos escravizados, teriam sido direcionados para o Oeste do Brasil, como Antonio Baena (1969, p. 194) e Vicente Salles (2005, p. 55), não apresentaram nenhuma documentação que permitisse acompanhar o fluxo de escravos entre Pará e Mato Grosso.

Seguindo a inferência de Antonio Baena e de produções subsequentes que o replicam, José Maia Bezerra Neto (2012, p. 55-56), a partir do montante que teria chegado durante o monopólio em Belém, fez uma projeção sobre africanos cativos que saíram do Pará e seguiram pela malha fluvial até Mato Grosso e adjacências. Seriam cerca de 5.637 pessoas escravizadas (um terço dos desembarcados durante o exclusivo comercial). Todavia o mapa geral dos escravos indica quantos cativos entraram legalmente – o contrabando

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 – 1804)

de escravos, ouro e mercadorias era uma constante na região – na capitania de Cuiabá e Mato Grosso desde 1720 a 1772⁸. São registrados no documento 874 cativos enviados do Pará, mas os dados divergem muito.

O porto de Belém de fato forneceu mercadorias e trabalhadores cativos para Mato Grosso e Goiás, funcionando como entreposto comercial para Lisboa, de acordo com Siméia Lopes (2013, p. 220). Por outro lado, é possível e necessário questionar se esse um terço proposto reexportado (durante o exclusivo comercial) da cidade do Pará até as capitanias do sertão brasileiro realmente se efetivou.

A Companhia mesmo depois de 1778 continuou financiando o comércio e fornecendo produtos e trabalhadores escravizados para o Mato Grosso, enviando mercadorias a prazo para os negociantes que realizavam comércio entre o Pará, Vila Bela e Cuiabá. É possível flagrar esse tipo de atividade em 1781, quando os homens de negócio de Mato Grosso contraíram dívidas com a empresa pombalina para pagar com 18 meses (DAVISON, 1970, p. 319). No Pará a empresa trouxe cativos até 1785 (SILVA, 2012, p. 106). O ápice do comércio entre Pará e Mato Grosso, teria sido em 1788, após esse período houve paulatino decréscimo nas trocas comerciais (DAVISON, 1970, p. 157-204).

Os negociantes de Mato Grosso já não precisavam de intermédio da Companhia e vinham diretamente até o Pará comprar escravizados e mercadorias. Como fazia em 1787 o negociante José Antonio Gonçalves Prego, que com suas três canoas veio até o Pará numa viagem que durou um ano e 14 dias, levando para Vila Bela diversos produtos além de 28 escravos.⁹

No caso de Goiás o comércio direto entre Belém e Vila Boa ocorrerá somente em 1782, quando a liberação oficial das viagens através do Tocantins foi permitida (FLORES, 2006, p. 76). O governador de Goiás, Luís da Cunha Meneses, escreve em 20 de maio de 1783 ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, uma carregação de várias mercadorias em 11 canoas pertencentes ao capitão de Auxiliares Paulo Fernandes Belo e ao porta bandeiras Manuel Joaquim de Matos.¹⁰ As viagens ao longo do Tocantins eram dispendiosas, para armar uma embarcação com mercadorias e escravos exigia grandes investimentos (LOPES, 2013, p. 182).

As correntezas, o conflito com populações indígenas, a alimentação, o cansaço/desgaste dos remeiros (indígenas e negros), as doenças ao longo do caminho, tornavam essas viagens perigosas além de dispendiosas. Havia o interesse conjunto da administração lusa em manter a comunicação e comércio entre Goiás e o Pará, combater as rebeliões e o desejo de liberdade da população negra, também era um objetivo conjunto das

⁸ MAPA geral dos escravos que entraram na capitania desde o descobrimento das minas até o fim de 1772. Anexo: 2ª via, AHU-MATO GROSSO, cx. 15, doc. 37, AHU_CU_010, Cx. 17, D. 1054

⁹ CERTIDÕES passadas pelo ajudante de escrivão da Provedoria da Fazenda de Vila Bela por provisão do governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso João de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres em que constam o registro das entradas dos negociantes e suas cargas na vila de 1780 a 1794. Anexo: 14 certidões AHU-MATO GROSSO, cx. 27, doc. 28 AHU_CU_010, Cx. 31, D. 1695

¹⁰ OFÍCIO do [governador e capitão-general de Goiás], Luís da Cunha Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, de uma carregação de várias mercadorias em onze canoas pertencentes ao capitão de Auxiliares Paulo Fernandes Belo e ao porta bandeiras Manuel Joaquim de Matos. Anexos: 1 doc. AHU-Goiás AHU_CU_008, Cx. 34, D. 2100.

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

autoridades do Pará e Goiás, é por isso, que o governador do Estado do Pará e Rio Negro escreve a Lisboa preocupado com a comunicação entre as duas capitanias por meio do Tocantins, bem como apreensivo com um preto chamado João Rodrigues, que no ano de 1799 em Goiás, exaltava os acontecimentos na França.¹¹

Dos sertões de África para os sertões de Goiás era um longo itinerário e na América Portuguesa, as principais rotas de entradas de africanos na capitania de Goiás eram pelo Pará, Maranhão e Bahia.¹² Houve um aumento da população negra em Goiás no ano 1789 (KARASCH, 2010, p. 132), sendo o Pará, ainda de acordo com Karasch (2010, p. 135) a principal rota de abastecimento, fica evidente que tanto o fim do monopólio de comércio e a abertura do rio Tocantins intensificaram o tráfego entre Pará e Goiás.

No ano de 1796, o administrador da capitania de Mato Grosso escreve ao governador do Grão-Pará, Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho e insta pelo “restabelecimento do comércio, entre as mesmas capitanias, amortecido e quase todo extinto, depois da extinção da Companhia dessa com tão grave prejuízo de ambas” (VERGOLINO-HENRY; FIGUEIREDO, 1990, p. 160). Esse discurso que o comércio desacelerou com o fim da Companhia pode ser questionado. É possível fazer isso de forma breve, acompanhando as atividades de um comerciante do Pará: Ambrósio Henriques.

Esse homem de negócios vivia em Belém e aparece como financiador do tráfico de gente (SILVA, 2012, p. 103-104). Ambrósio Henriques era militar¹³ e rico proprietário de terras, engenhos, sesmarias e ilhas. Herdou ainda de seu sogro, a grande fazenda Jaguarari (SOARES, 2010, p. 91). Nos mapas de população aparece como cabeça de família, com mais de um domicílio na freguesia de Acará (CARDOSO, 2008, p. 181).

As trocas de mercadorias e de escravizados entre Pará e Mato Grosso, podem ser flagradas na correspondência, do governador de Mato Grosso em 1802, que tratava do fornecimento de escravizados do Pará, onde fica destacado que: “além de que pelos extraordinários interesses permitidos aos que introduzirem escravos nestes portos a importação começa a fazer se sensível, promete prosperar e finalmente todos os gêneros da metrópole tem entrado com abundância”¹⁴. Fornecer escravizados a Mato Grosso, inclusive aparecia como motivo para conseguir facilidades junto à coroa, para aquisição escravizados, sem pagar impostos.¹⁵

¹¹ OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a correspondência trocada com o governador de Goiás, [Tristão da Cunha Meneses], relativa às providências para a comunicação entre as duas capitanias pelo rio Tocantins, bem como sobre um preto chamado João Rodrigues, que insultou o juiz ordinário da vila de Goiás e exaltou a rebelião da França. Anexo: provisões e ofícios (cópias). AHU_ACL_CU_013, Cx. 116, D. 8955.

¹² Ver SALLES, 1992.

¹³ Este indivíduo ascende militarmente bem rápido, de alferes ele passa a Coronel, REQUERIMENTO do coronel do 2º Regimento de Milícias da cidade do Pará e lavrador, Ambrósio Henriques, para o príncipe regente [D. João], 27 de fevereiro de 1800 AHU- Cx. 117, D. 9007, REQUERIMENTO do alferes Ambrósio Henriques e de sua mulher, Antônia Joaquina de Oliveira Silva, 08 de Abril de 1778, AHU- Cx. 79, D. 6563. REQUERIMENTO dos vereadores da Câmara da cidade de Belém do Pará, 23 de abril de 1778, AHU- Cx. 79, D. 6568.

¹⁴ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, AN_44, 97, vol,23, Doc 117, 118

¹⁵ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, AN_40, 97, vol, 13, Doc 138

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

Ambrósio Henriques mantinha intensas atividades comerciais com Mato Grosso¹⁶, em 1804, portanto muito depois do fim do monopólio, nada menos que 25 negociantes de Mato Grosso possuíam dívidas com Ambrósio Henriques. As dívidas contraídas demonstram justamente o contrário de “comércio amortecido” entre as capitânicas. Esses comerciantes, realizaram a manutenção de um comércio que dentre outras mercadorias, fornecia seres humanos escravizados. Dentre esses escravizados oriundos do continente africano, chegados ao Porto de Belém e que seguiram para o Oeste do Estado do Brasil

CENTRO AFRICANOS TRAZIDOS AO PARÁ E ENVIADOS AO OESTE DO BRASIL

Ana era uma escravizada da nação papel. No Grão-Pará, ela se uniu a Cristovão, com quem teve os filhos, Valeriano e Honorata, que lhes deram os netos Justa e António.¹⁷ O casal de africanos escravizados Manuel da Costa e Francisca, ambos, tinham sessenta e seis anos e viviam no Grão-Pará. Eram oriundos de Benguela e juntos tiveram dois filhos, Manuel e Joana.¹⁸ Essas famílias de africanos são representativas das principais rotas que forneciam trabalhadores africanos no porto de Belém.

Em seu trabalho relacionado ao tráfico transatlântico de escravizados, Manuel Nunes Dias (1970, vol 1, p.470) deixa nítido a rota mais usual no período de 1756 a 1777, momento de vigência do monopólio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão: a Senegâmbia. O autor enuncia que os centros de resgate no ocidente africano, eram fielmente representados por Cacheu e Bissau, no Atlântico Norte, e por Angola, abaixo do Equador; eram completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde e Serra Leoa. Destes elos do tráfico Atlântico, seguiam todos os anos, nos navios da Companhia, milhares de escravos que formavam as cargas de mão de obra, reclamada pelos lavradores do estado do Grão-Pará e Maranhão.

A historiadora Maria Celeste Gomes da Silva (2008, p. 6-7) argumenta que “as conexões estabelecidas entre estas regiões são anteriores a criação da Companhia, ou seja, a empresa monopolista se favoreceu de experiências anteriores a sua criação para remontar em Bissau e Cacheu, redes atlânticas de compras de cativos” (Silva, 2008, p.1). A Companhia teria atuado no

¹⁶ Ver DAVISON, 1970, p. 459 e AHU-MATO GROSSO, cx. 36, doc. 61 AHU_CU_010, Cx. 43, D. 2100.

¹⁷ Lista nominal de 80 escravos, suas idades, “nação” ocupação, defeitos físicos e valor (em mil reis) por que foram vendidos pela Companhia, no Pará, a 10 de Setembro de 1810. In: CARREIRA, Antonio. A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão vol, 2, p.150, 1988.

¹⁸ Lista nominal de 80 escravos, suas idades, “nação” ocupação, defeitos físicos e valor (em mil reis) por que foram vendidos pela Companhia, no Pará, a 10 de Setembro de 1810. In: CARREIRA, Antonio. A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão vol, 2, p.150, 1988.

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

restabelecimento de antigas rotas comerciais negreiras e assim poder com a inserção de africanos no Maranhão, estimular as lavouras.

De acordo com a mesma historiadora, a atuação da empresa monopolista, durante vinte anos, abriu caminho para que mais tarde – após sua liquidação – comerciantes particulares continuassem a operar nas mesmas rotas negreiras. Assim, a capitania maranhense continuou recebendo majoritariamente cativos africanos provenientes de Bissau e Cacheu. Processo semelhante ocorreu no Pará.

Entre outros fatores, o regime dos ventos nos ajuda a entender porque os portos localizados ao norte do Equador eram importantes fornecedores de trabalhadores para a Amazônia Colonial. Os ventos e as correntes marítimas faziam com que o trajeto, entre a Alta Guiné e os portos de São Luiz e Belém, fosse realizado de maneira mais rápida; o que já não ocorria com navios que viessem de algum ponto do Atlântico Sul em direção a mencionada região, pois navegaria em águas calmas, aumentando os dias de viagem, a quantidade de água e suprimentos, bem como seria maior a porcentagem de morte da mercadoria humana.¹⁹

Benedito Barbosa (2019, p. 57) mencionou que Luanda foi o porto que apareceu em primeiro lugar em número de mortes nas viagens atlânticas que, somados com os números de Benguela e Cabinda, aumenta para 63% das mortes dos escravizados provindos de Angola no período mencionado. Ainda de acordo com o mesmo historiador, nos navios vindos de Angola com escravizados para Belém, os índices de perdas de vidas em trânsito eram igualmente altos: quase 3 mil africanos entre 1757 a 1819 (BARBOSA, 2019, p. 63 e 245). Bárbara Palha, ao delinear os aspectos do incremento do tráfico transatlântico no porto de Belém a partir de meados do setecentos, sobre Angola apontou:

Nas primeiras décadas do século XIX, preços mais módicos foram praticados pelos negociantes de cativos, porém com o agravante de serem os africanos originários dos portos da região centro-ocidental, Luanda e Benguela, já conhecidos pela suscetibilidade ao contágio de doenças pelas próprias condições de saúde local e durante a travessia, que influenciava inclusive na saúde pública da capitania do Pará (PALHA, 2019, p.89).

A navegação entre os portos de Angola e norte da América Portuguesa resguardava suas dificuldades, não somente com as correntes marítimas entre Angola e Pará. Também com Lisboa, como se nota no ofício do governador D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho para o secretário de

¹⁹ Esta questão é vista com maior acuidade nos trabalhos de ALENCASTRO, 2000, p. 57-63; DOMINGUES, *Ibid.*, pp. 585-486; BARROSO, 2009, pp.52-56.

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

estado da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a respeito da proposta apresentada pelo mestre de um dos navios daquela Praça, o capitão tenente Manuel da Silva Tomás, relativa às dificuldades de navegação entre o Estado do Pará e a cidade de Lisboa.²⁰ Como alternativa posteriormente, em 1802, foi pensada a criação de uma escola de práticos para a navegação na Barra da cidade de Belém do Pará.²¹ No entanto, as dificuldades de navegação, não impediram que redes comerciais escravistas, ligadas tanto ao norte, quanto ao sul do Atlântico, fossem estabelecidas no Pará.

O rico comerciante João Teixeira de Barros, enviou de Belém seu navio, o Nossa Senhora da Conceição e São Francisco de Paula, para o litoral africano – precisamente aos portos de Benguela e São Paulo de Assunção de Luanda, a capital portuguesa em Angola. O navio se organizou para trazer à capitania do Pará uma armação de 400 a 600 escravizados em 1794 (VERGOLINO & FIGUEIREDO, 1990, p. 135,136). As viagens para Angola eram mais demoradas, pois as distâncias eram maiores se comparadas com os trajetos ao norte do Atlântico, notadamente com os portos de Cabo Verde, Bissau e Cacheu, de modo que a jornada se tornava mais longa e dispendiosa.

Os impostos devidos para aquisição de escravizados em Angola, sem que houvesse redução ou isenção de impostos, costumavam ser mais elevados, como indicou Antonio Carreira: “Os direitos de saída a incidir sobre escravos foram sempre mais elevados em Angola do que na Guiné. Quando aqui nunca ultrapassaram 600 réis por cada adulto, em Angola eram de 8\$700 réis” (CARREIRA, 1969, p.65).

Era variável o preço de escravizados vendidos no porto de São Paulo de Assunção em Angola. Meninos e meninas que mediam até cinco palmas custavam mais barato, com preço ainda menor que estes, somente os “pretos e pretas” velhas. Os mais caros, eram homens maiores de setes palmas e que a barba estivesse principiando no rosto; já as mulheres com preço mais elevado eram aquelas maiores elevado eram aquelas maiores de oito palmas e virgens. É o que demonstra a relação dos preços dos cativos vendidos no Porto de São Paulo de Assunção de Luanda, trazidos ao Grão-Pará em 1798.²² Neste período, trazer escravizados da capital portuguesa no reino de Angola à Santa Maria

²⁰ OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho AHU_ACL_CU_013, Cx. 112, D. 8722.

²¹ AVISO do presidente do Erário Régio e secretário de estado da Fazenda D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar visconde de Anadia D. João Rodrigues de Sá e Melo, AHU_ACL_CU_013, Cx. 122, D. 9406.

²² Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Cod. 99- Correspondência Original dos Governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. ANRJ, AN_42, 97, vol,20, Doc 142

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

de Belém do Grão-Pará era mais barato, pois havia legislação que eximia de impostos cativos trazidos de Luanda, Benguela, Ambriz ou Cabinda dentre outros portos da África e do Estado do Brasil (SILVA, 2012, p. 44).

Ao isentar o pagamento de impostos na alfândega de Luanda, o comércio entre Angola e Pará, que tinha como mercadoria principal africanos vitimados pela escravidão, se intensifica progressivamente. A partir de 1794, Angola se torna o maior fornecedor de escravizados ao Pará (SILVA, 2012, p.98). Em função dos ajustes necessários a este comércio, o governador de Angola Miguel Antônio de Melo, envia carta em 1799 para Belém, para responder questões relativas ao comércio de gente, estabelecido entre espaços distintos do império português. O Grão-Pará foi um, dentre os muitos espaços providos por mancipios vindos do reino de Angola. Os portos de Luanda e Benguela, na África centro Ocidental, que compreendiam a rota de Angola, eram responsáveis pelo fornecimento expressivo de africanos escravizados para a América.

Os escravizados africanos chegados no porto de Belém, desde o século XVII vieram de Cacheu e Bissau – houve uma longa ligação via tráfico entre as duas regiões. Entretanto, no período de 1777 a 1841, aumenta o número de cativos adentrados no Pará, procedente do comércio com Angola.²³ Os portos de Benguela e Luanda, na África centro Ocidental, que compreendiam a rota de Angola, eram responsáveis pelo fornecimento expressivo de africanos escravizados para a América e foi também para o Grão Pará.

Da África Central (região Congo- Angola) vieram os Congo, Benguela, Cabinda, Cabundá, Rebolo, Monjolo, Cassanje, Cabundá, Angola. Essas denominações é como parecem na documentação²⁴, são os nomes atribuídos pelos traficantes de escravizados, são nomes de região, não são exatamente a denominação de grupos étnicos, como fora possível identificar nas pessoas vindas da Senegâmbia/Alta Guiné pois, a quantidade de africanos retirados do Sul do Atlântico e destinados

²³ Ver os dados em HAWTHORNE, 2010 p. 52-53, SILVA, 2012, p.101 e BEZERRA NETO, 2012, p.60 e 100.

²⁴ PALHA, Bárbara da Fonseca. *Escravidão de origem africana em Belém: um estudo sobre demografia, mestiçagem, trabalho e liberdade (c. 1750 - c. 1850)*. Tese Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019. SILVA, Marley Antonia Silva da. *Nas Correntes do Atlântico Norte e Sul: Tráfego de escravizados para Belém do Grão-Pará (1777-1841)*. Tese Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020. PASTANA, Andréa da Silva. *Em nome de Deus, amém!: mulheres, escravos, famílias e heranças através dos testamentos em Belém do Grão Pará na primeira metade do século XIX*. Belém, 2008.

Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil: Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)

as Américas foi numerosa, bem como os povos dessa região, que pertenciam a um tronco linguístico comum: os Banto²⁵.

A Coroa Portuguesa sempre interviu no comércio de escravizados no Pará. E, muitas vezes, buscou alternativas para fomentar o tráfico entre portos africanos e os portos de Belém. A isenção de impostos foi a maneira encontrada para instigar o tráfico através do Atlântico, um comércio transnacional de vidas, que contou com as isenções fiscais para se avolumar e redirecionar em fins do século XVIII, quando as relações do Pará se tornaram mais densas com o mercado de escravizados africanos, estabelecido no Atlântico Sul. Foram os centros africanos trazidos forçosamente ao Pará, que foram enviados a Goiás e Mato Grosso.

32

REFERÊNCIAS

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O Trato dos viventes**. Formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Compêndio das Eras da Província do Pará**. Belém: Ed. UFPA, 1969. (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo).
- BARBOSA, Benedito Carlos. No tempo das bexigas: rastros de uma epidêmica moléstia no Grão-Pará colonial (1755-1819). Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro: s.n. 2019.
- BARROSO, Reinaldo dos Santos. **Nas rotas do atlânticoequatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.
- BEZERRA NETO, Maia, José Maia. **Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX**. 2. ed. Belém: Paka-Tatu, 2012.
- BUTLER, Kim D.; DOMINGUES, Petrônio. **Diásporas imaginadas: Atlântico Negro e histórias afro-brasileiras**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2020.
- CARDOSO, Alana Souto. **Apontamentos para História da Família e Demografia Histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.
- CARREIRA, Antonio. **As Companhias Pombalinas de Navegação Comércio e Tráfego de Escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro**. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969.

²⁵ Sobre os cf: SILVA, Vagner Gonçalves da (org). *Através das águas: os bantu na formação do Brasil*: São Paulo: FEUSP, 2023.

**Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil:
Tráfico de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 – 1804)**

- CARREIRA, Antonio. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1988. v. 2: documentos (o comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII).
- CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (séculos XVII e início do XVIII). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 26, n. 52, p.79-114, 2006.
- COUTO, Carlos. **Os capitães mores de Angola no século XVIII**. Subsídios para o estudo de sua atuação. Luanda: Instituto de Investigação Científica de Angola, 1972.
- CURTIN, Philip D. **The Atlantic Slave Trade: a census**. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.
- DIAS, Manuel Nunes. **Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)**. Belém: UFPa, 1970. v. 1.
- DAVIDSON, David Michael. **River & Empire**. The Madeira Route and the Incorporation of the Railian Far West, 1737-1808. Tese (Doutorado em História) – Yale University, 1970.
- FLORES, Kátia Maia. Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2006.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). **Brasil Colonial (1720-1821)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. v. 3.
- GOMES, Horieste; NETO, Antonio Teixeira. **Geografia Goiás-Tocantins**. Goiânia: Editora UFG, 1993.
- HAWTHORNE, Walter. **From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830**. New York: Cambridge University Press, 2010.
- HORTA, José da Silva. O nosso Guiné: representações luso-africanas do espaço guineense (sécs. XVI-XVII). Actas do Congresso Internacional “O Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades” (Lisboa, 2-5 de novembro de 2005, FCSH da Universidade Nova de Lisboa, organizado pelo Centro de Estudos de História de Além-Mar e pelo Instituto de Investigação Científica Tropical), Instituto de Investigação Científica Tropical e Centro de História de Além-Mar, 2009.
- LEMES, Fernando L. (coord.). **Para além das Gerais: Dinâmica dos povos e instituições na América portuguesa: Bahia, Goiás e Mato Grosso**. Goiânia, Ed. Da Puc, Goiás, 2015.
- LOPES, Siméia de Nazaré. **As Rotas do Comércio do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c. 1790 a c. 1830)**. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2013.
- LOVEJOY, Paul. **A escravidão na África: Uma História de suas transformações**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- KARASCH, Mary C. Centro Africanos no Brasil Central. In: HEYWOOD, Linda, M. (org.). **Diáspora Negra no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2010.

**Do Grão Pará para o Oeste do Estado do Brasil:
Tráfego de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás (1756 - 1804)**

PALACÍN, Luís. **O século do ouro em Goiás, 1722-1822: estrutura e conjuntura numa capitania de Minas.** Goiânia: UCG Editora, 1994.

RODNEY, Walter. **A History of Upper Guinea Coast 1545-1800.** Oxford: Clarendon Press, 1970.

RODRIGUES, Bruno Pinheiro. **Homens de Ferro Mulheres de Pedra Resistências e Readaptações identitárias de africanos escravizados.** Do hinterland de Benguela aos vales dos rios Paraguai-Guaporé e América espanhola - fugas, quilombos e conspirações urbanas (1720-1809). Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, do Instituto de Ciências Humanas e Sociais (ICHS), Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Cuiabá, 2015.

RODRIGUES, Nathália Maria Dorado. A atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão (1755-1778). “Usos do Passado” — XII Encontro Regional de História ANPUH-RJ, 2006. Disponível em: <http://snh2013.anpuh.org/resources/rj/Anais/2006/conferencias/Nathalia%20Maria%20Dorado%20Rodrigues.pdf> Acesso em: 07/10/2021.

ROSA, Carlos Alberto; JESUS, Nauk Maria de (org.). **A Terra da Conquista: história de Mato Grosso colonial.** Cuiabá: 2003.

SALLES, Vicente. **O negro no Pará: sob o regime de escravidão.** 3. ed. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.

SOARES, Eliane Cristina Lopes. Família, compadrio e relações de poder no Marajó (séculos XVIII e XIX). Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

Silva, Maria Celeste Gomes da. 2008. Dimensões atlânticas: notas sobre o tráfico negreiro e as rotas comerciais entre Alta Guiné e o Maranhão, 1755-1800. *Anais do XIX Encontro Regional de História e Poder, Violência e Exclusão.* ANPUH/SP-USP.2008CD_ROM.p.6-7.

SILVA, Marley Antonia 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 (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SILVA, Marley Antonia Silva da. **Nas Correntes do Atlântico Norte e Sul: Tráfego de escravizados para Belém do Grão-Pará (1777-1841).** Tese Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

VERGOLINO-HENRY, Anaíza; FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. **A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica.** Belém: Arquivo Público do estado do Pará, 1990.

Texto recebido em: 31/12/2023

Texto aprovado em: 23/04/2024