

UM CAPITÃO DE TUMBEIROS NA AMAZÔNIA SETECENTISTA:  
TRÁFICO NEGREIRO E SEUS AGENTES<sup>1</sup>

A CAPTAIN OF SLAVE SHIPS IN THE EIGHTEENTH-CENTURY AMAZON:  
THE SLAVE TRADE AND ITS AGENTS

UN CAPITÁN DE BARCOS NEGREROS EN LA AMAZONÍA DEL SIGLO XVIII:  
LA TRATA DE ESCLAVOS T SUS AGENTES

Diego Pereira Santos<sup>2</sup>

51

**Resumo:**

A presente comunicação tem por objetivo analisar a participação e trajetória do capitão de embarcações Manoel da Silva Tomás e sua relação com o comércio de escravizados às praças da área setentrional da colônia. Destacar-se-ão como elementos principais deste artigo as carregações de produções e de escravos do mestre/capitão, durante o período de atividade exclusivista da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, não obstante o fato deste ter ainda permanecido nas funções de mar e terra, após o fim do monopólio da Companhia Geral, tendo atendido aos “homens de negócio” no “comércio livre” das praças envolvidas. Através do diálogo com este sujeito, será possível compreender as transformações no trato de escravizados, quem foram os partícipes deste “novo negócio”, bem como a ligação do tráfico de africanos com gêneros exportáveis durante a segunda metade do século XVIII. A metodologia utilizada baseia-se principalmente na análise de documentos político-administrativos enviados ou recebidos de Lisboa, durante o ministério pombalino e após o término do monopólio, o que não significou o fim das atividades da empresa no Norte. O resultado é uma teia de relações que, ao mesmo tempo que estabeleceram novas modalidades de comércio de escravizados, também favoreceram uma reorganização no comércio local com uma maior participação de indivíduos estabelecidos no Grão-Pará e no Maranhão.

**Palavras-chave:** Manoel da Silva Tomás. Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Tráfico de escravos. Comércio livre. Homens de negócio.

**Abstract**

This paper aims to analyze the participation and trajectory of the ship captain Manoel da Silva Tomás and his relationship with the slave trade to the northern area of the colony. It is highlighted as the main elements of this work the shipments of products and slaves of such master/captain during the monopoly of the Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (Grão-Pará and Maranhão Company), despite the fact that he remained in the sea and land functions after the end of the monopoly of the General Company, having served the “businessmen” in the “free trade” of the involved commerce. While following this individual’s pathways, it will be possible to understand the transformations in the treatment of the enslaved, who were the persons involved in this “new business” as well as the connection between the African slave trade and exportable goods during the second half of the 18th century. The methodology used is mainly based on the analysis of political-administrative documents sent or received from Lisbon during the Pombaline ministry and after the

<sup>1</sup> O presente artigo é resultado parcial de minha tese de doutoramento, em curso, sob o título: “En los márgenes internos de él trata”: La trata de esclavos en el interior de Brasil despues del fin del monopólio de la compañía de comércio del Grão-Pará c. 1778 - c. 1846.

<sup>2</sup> Doutorando em História da América e da África na Universidade de Barcelona - Espanha. Membro do grupo de Estudos e Pesquisas da Escravidão e Abolicionismo na Amazônia (GEPEAM). Professor da rede pública de ensino SEDUC-Pará e da Universidade da Amazônia (UNAMA). E-mail. [profdiegopereira@gmail.com](mailto:profdiegopereira@gmail.com)

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

*end of the monopoly, which did not mean the end of the company's activities in the North. The result is a chain of relationships which, at the same time, have established new forms of the slave trade, and also favored a reorganization in local commerce with the greater participation of individuals established in Grão-Pará and Maranhão.*

**Keywords:** Manoel da Silva Tomás. Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão Company. Slave trade. Free trade. Businessmen.

### Resumen

*Esta comunicación tiene como objetivo analizar la participación y trayectoria del capitán de embarcaciones Manoel da Silva Tomás y su relación con la trata de esclavos hacia las plazas de la zona septentrional de la colonia. Se destacan como elementos principales de este artículo los cargamentos de producción y de esclavos del maestro/capitán, durante el período de actividad exclusivista de la Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (Compañía de Comercio del Gran Pará y Marañón), aunque él aún permaneció en las funciones de mar y tierra tras el fin del monopolio de la Compañía General, habiendo servido a los “hombres de negocios” en el “libre comercio” de dichas plazas. A través del diálogo con este sujeto, se podrán comprender las transformaciones en la trata de esclavos, quiénes participaron en este “nuevo negocio”, además del vínculo entre la trata de africanos y bienes exportables durante la segunda mitad del siglo XVIII. La metodología se basa principalmente en el análisis de documentos político-administrativos enviados o recibidos desde Lisboa durante el ministerio pombalino y después del fin del monopolio, que por cierto no significó el fin de las actividades de la empresa en el Norte. El resultado es una red de relaciones que al mismo tiempo que establecieron nuevas formas de trata de esclavos también favorecieron una reorganización del comercio local con una mayor participación de individuos establecidos en el Grão-Pará y el Maranhão.*

**Palabras clave:** Manoel da Silva Tomás. Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Trata de esclavos. Libre comercio. Hombres de negocios.

### NOTAS INTRODUTÓRIAS

A presença negra em terras brasílicas ocorreu em praticamente todas as regiões. Estabelecida do Norte ao Sul, suas marcas estão presentes nas mais sensíveis e inteligíveis formas de diálogo com o “outro” africano, visto como essência e derivação dos contatos iniciados a partir das incursões exploratórias portuguesas no continente africano nos séculos XV e XVI. Em todas as suas formas, o desenvolvimento posterior “comércio atlântico de escravizados” parece ter sido o início da construção desse diálogo, que por mais duro e negativo que possa ter correspondido ao africano, não apagou as marcas que a sociedade brasileira contemporânea é também compósita. Sem paixões ou Romantismo, o Brasil e os brasileiros são herdeiros das “Áfricas” que se fizeram presentes nas paragens destes lados de cá do leste Atlântico.

A consideração do africano na historiografia brasileira do tráfico de escravizados revelou aspectos centrais que marcariam significativamente a compreensão da forma e do sentido da escravidão na América Portuguesa. Enfatizando o caráter centralizador do ponto de vista econômico, os trabalhos elaborados ou referendados em fins da década de 1970 (FURTADO, 2009; PRADO JÚNIOR, 1994); potencializavam a relação sistêmica entre a Colônia e sua Metrópole dentro do que se convencionou denominar de “Antigo Sistema Colonial”. Nesse sentido, o traslado de escravos negociados na costa africana e direcionados aos portos brasílicos era percebido dentro da lógica do comércio triangular – Europa, África e América – e do exclusivismo comercial. Sob essa mesma temporalidade, outros autores indicavam em suas análises o exame

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

das relações de produção internas ao mundo colonial, ainda que não redutíveis às determinações externas. (MARQUESE, 2013, p. 223-253) Desses condicionamentos teria se constituído, nas regiões escravistas, inclusive na colônia portuguesa, um modo de produção singular, articulado via mercado mundial ao capitalismo em formação. (NOVAIS, 1986; GORENDER, 2016)

Em conjunto, essas obras concretizaram, entre outros elementos, a estreita relação entre a empresa colonial e o comércio negreiro. A aproximação dar-se-ia na medida em que o processo de colonização das Américas gerasse consideráveis e paralelos aumentos entre os produtos tropicais e a aquisição de novos escravos e, por conseguinte, haveria a “adequação da empresa colonizadora aos mecanismos do Antigo Sistema Colonial”. (NOVAIS, 1986, p. 102)

Essa visão estruturante também fora balizadora do fluxo demográfico. Os estudos aproximaram o comércio negreiro às regiões com maior dinamismo econômico e que geravam maior fluxo de produtos para a exportação, como o Rio de Janeiro na segunda metade do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. Nelas, haveria maiores condições à entrada de africanos que executariam formas de trabalho compulsório e se integrariam a economia, articulando-se com esses pressupostos uma visão ordenada sobre o comércio de escravizados para a área colonial lusa nas Américas.

Sob essa ênfase, a partir da década de 1980, observou-se uma mudança na produção histórica, na qual passaram a se sobressair as perspectivas de análise mais voltadas aos aspectos estruturais, com um alargamento considerável de temáticas, métodos de análise e fontes. Assim, destacaram-se as dinâmicas próprias entre as áreas que se valeram do tráfico negreiro. A movimentação dos escravizados e traficantes no comércio do ultramar ao longo da costa, mas também no interior, conectara realidades e diversos projetos de colonização. Como corolário, o tráfico deixava progressivamente de ser tão somente um capítulo da História da escravidão, garantindo autonomia diante da ampliação dos estudos, bem como passaria a ser demonstrável sua complexidade social, política e econômica (FLORENTINO, 1997; RODRIGUES, 2000; ALENCASTRO, 2000).

Diante de tais mudanças, historiadores debruçaram-se sobre o objeto desse comércio e enfatizaram duas percepções: em primeiro lugar, a quantidade de escravos desembarcados ainda surgia como a grande definidora dos estudos, ou seja, as regiões mais prósperas seriam aquelas que ganhariam maior atenção dos estudiosos relegando a um segundo plano contribuições que trouxessem a visibilização do tráfico de africanos em outras áreas “periféricas”. Somando-se a isso o avanço significativo da História econômica da escravidão e a análise sobre as macroestruturas do tráfico.<sup>3</sup>

Os estudos encampados a partir da década de 1990, em contrapartida, deram maior atenção à origem africana das culturas afro-diaspóricas. Paulatinamente, desta feita, houve uma diminuição do destaque

---

<sup>3</sup> Os dados do comércio transatlântico de escravos deram ainda mais impulso às pesquisas desenvolvidas no campo do tráfico de escravizados. Em fins da década de 1970, foi o momento de condensação de pesquisas internacionais na área do tráfico, especialmente com a criação do *The Transatlantic Slave Trade: 1562-1867: A Database*. Esses dados que compreendiam a mortalidade, a duração das viagens, as praças de origem e desembarque dos escravos, entre outros, permitiram uma nova visão da história do comércio e da origem dos escravos desembarcados no Brasil.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

exacerbado aos números e estimativas quantitativas do tráfico de escravos para um interesse maior em estudos que centraram suas análises em registros de linguística comparativa, religião, política, formas de sociabilidade, resistência e formas de integração dos negros. (MOTT, 1993; REIS & GOMES, 1996; SLENES, 2011).

A partir desse movimento surgiram conceitos importantes, tais como as noções de “Sistema do Atlântico Sul” e “Atlântico Negro”. Tendo as contribuições mais proeminentes centradas em África, não obstante a gênese e desenvolvimento das culturas africanas na diáspora das Américas, esses estudos sugeriam a “revitalização dos modelos existentes de análise” do comércio de escravizados, com destaque para as dimensões culturais nestes estudos. A participação cultural da África no Brasil, a partir do comércio, também foi uma questão posta em evidência. De um lado – “O Atlântico Negro” – que ligava os portos brasileiros aos congêneres africanos foi progressivamente revelando a presença dos centro-ocidentais, numérica e culturalmente, e dos comercializados do “Golfo da Guiné”. Do lado colonial, primeiro a Bahia e depois o Rio de Janeiro foram consolidando seu destaque no tráfico de escravos para as terras americanas.

Nesses avanços historiográficos nacionais significativos, seja por envolver questões políticas, mas também as transformações e ampliações no campo de estudo da História com o avanço da História Cultural, outras áreas geográficas parecem estáticas ou mesmo distantes da maior contribuição dos negros. Regiões como a área setentrional da colônia não figuravam nesses estudos mais amplos e paradigmáticos, e quando apareciam era tão somente para ratificar suas ausências, ou seja, aquilo que não se tinha na Amazônia e que impedia o fortalecimento de seu crescimento do qual o tráfico de escravizados era parte. A Amazônia, consideradas as suas mudanças e espacialidades, constituiu-se como a “última fronteira” do comércio de escravos ou como destacaram Flávio Gomes e Lilia Schwartz pelo menos “a área escravista menos conhecida no Brasil”. (GOMES; SCHWARCZ, 2018, p.106)

As cifras contabilizadas da entrada de escravos não se aproximaram, mesmo nos momentos de maior fluxo, das apensadas para o Rio de Janeiro ou mesmo para Salvador. Destarte, a Amazônia foi sendo relegada ao plano de uma construção na qual o negro não apareceria como personagem principal de sua História, preferindo-se a imagem visual da presença indígena, marcadamente impregnada de um “colonialismo historiográfico”. A partir desse momento, o estereótipo construído sobre a Amazônia como “terra de índios”, combinado com a objetificação de um lugar de difícil colonização, foi adensando premissas das quais os negros seriam apenas e tão somente personagens de ordem inferior. O índio teria sido o verdadeiro definidor da “identidade amazônica”, vista, diga-se, com a concretização da inferioridade que marca discursos de negação.

Diante de uma leitura à contrapelo, a Amazônia não era qualquer espaço e, seja qual for a tentativa de enquadramento com a lógica acima exposta, deixará de lado suas formas e a possibilidade de um diálogo frutífero também sobre o comércio de escravizados e sobre o escravismo ali desenvolvido. O que foi uma marca da “pobreza” e da falta de recursos no século XVIII, revelou desde as primeiras iniciativas do governo português para a Amazônia também potencialidades de construção de vivências e tentativas de formar na região Norte um projeto de colonização (DIAS, 1970, p. 16-17) que não se afinou, em grande medida, ao

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

“sistema de plantation” ou mesmo a lógica da mão de obra negreira amiúde reveladora de uma presença extraordinária.

Os trabalhos iniciais do maranhense Manuel Nunes Pereira, desde finais da década de 1930, passaram a percorrer a ainda difícil constatação e aceitação da presença do negro na Amazônia. O caráter ensaísta desses primeiros trabalhos corporificados em “A introdução do Negros na Amazônia” (1949) e “Negros Escravos na Amazônia (1952) não diminuem o pioneirismo das obras do etnólogo, muito pelo contrário, discorrem sobre e possibilidade de compreensão do negro no processo de povoamento e organização econômica na Ilha do Marajó com a criação de gado. Acrescente-se a essas primeiras incursões, o ensaio de Arthur Cezar Ferreira Reis sobre “O negro na empresa Colonial dos portugueses na Amazônia” (1961) no qual ratifica, apesar da entrada dos africanos em maior número do que os alcançados até aquele momento, uma falta de expressão dos africanos em detrimento da incipiência de empreendimentos agrários na região. Argumento inclusive compatível com as proposições de Manuel Pereira e, mais tarde, de Colin Maclachlan e Maria Regina Celestino de Almeida. (PEREIRA, 1949, p. 509; REIS, 1961, p. 347-353; MACLACHLAN, 1974, p. 115-118; ALMEIDA, 1988, p. 103-105).

Na análise de Arthur Reis, no entanto, os empreendimentos agrícolas tenderiam a crescer progressivamente, mesmo se os colonos, em grande maioria pobres, não conseguiam afiançar um maior número de escravos. Sendo esses garantidos tão somente com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão durante o ministério de Sebastião José de Carvalho e Melo com a expansão da agricultura.

Entre as décadas de 1960 a 1980, delinearam-se, como permanências desses primeiros trabalhos, algumas bases sólidas de compreensão da escravidão e do comércio de escravizados para Amazônia. As obras de Marcos Carneiro de Mendonça em “A Amazônia da Era Pombalina” (1963), Manuel Nunes Dias, no estudo “Fomento Ultramarino e Mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão” (1970) e a obra de Vicente Salles – “O Negro no Pará sob o regime da escravidão” (1971), na qual o autor inaugura uma forma de leitura sobre a Amazônia na qual o negro passa a ser considerado sujeito histórico tanto em número como também em suas formas e manifestações culturais. (MAFRA, 2016, p. 332) Além dos trabalhos de Rosa Acevedo Marin em relação ao “trabalho escravo e feminino no Pará (1987) e Arlene Marie Kelly-Normand analisando a presença dos africanos na Amazônia. (ACEVEDO MARIN, 1987, p. 53-84; KELLY-NORMAND, 1988, p. 01-21). Como o prova exemplarmente essa última autora no campo da demografia histórica para a região tocantina, teria havido uma ampliação nos empreendimentos agrícolas, assim como da relação e estruturação do comércio de escravos na época pombalina.

Considerando-se a existência de diferenças entre as versões elencadas, tem-se a ênfase em 2 (dois) elementos que serão recorrentes nessas obras e que ganharão espaço privilegiado em relação ao tráfico de escravizados mesmo em obras monográficas e artigos mais contemporâneos. A primeira e mais recorrente será o papel da Companhia Geral de Comércio de Grão-Pará e Maranhão para o fomento de escravos na Amazônia. Ela foi considerada a grande responsável por trasladar cativos para o Norte da colônia e estabelecer a

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

regularidade e organização deste comércio, que apesar de antes existente pelo menos desde o século XVII, foi ao longo do tempo considerado irregular, o que demonstra que nos anos que se seguiram as primeiras introduções não houve estabilidade das estruturas que envolviam este comércio. A forma de consideração do papel da Companhia chegou até mesmo a uma superlativização. Sua importância apareceria ao sobrepor qualquer outra iniciativa anterior, indicativo de “novos tempos” e de uma guinada jamais vista na Amazônia, como se antes dela não existisse desenvolvimento nas paragens do Norte ou que a região estivesse sujeita ao abandono de uma “terra semimorta” e “impotente”, como enfatizou Nunes Dias. As críticas a essa generalidade e ao caráter excessivamente positivo e proselitista em relação a Companhia não tardou à geração de críticas de autores coevos como Arthur Cezar Ferreira Reis que, sem deixar de considerar as transformações da Companhia dadas “as condições favoráveis”, ressalvava que a mesma não poderia “usufruir sozinha das glórias de uma empresa que não foi pioneira”. (REIS, 1970, p. 17)

A última consideração de Reis parece encontrar mais ânimo e correspondência com os registros documentais quando o objetivo é estabelecer uma análise menos ufanista da Companhia monopolista do Grão-Pará. Como desdobramento, pode-se alegar que o comércio de escravos também não nasceu da empresa pombalina, apesar de ter sido ela grande estimuladora da entrada de tumbeiros e/ou navios com carga de pessoas e produtos na região. O fato dela não ter sido a iniciadora ou a gênese deste comércio não diminui sua importância, o essencial torna-se desmistificar o momento como “era mítica” no qual o governo português sob o ministério do “marquês de Pombal” teria “iluminado” a Amazônia pelo estímulo a “novas” formas de trabalho, especialmente em relação ao comércio de escravos.

Ligado a esse primeiro ponto de inflexão, percebe-se uma maior ênfase no comércio de escravizados dentro de uma perspectiva transatlântica, muito aludida a partir dos fluxos diretos do comércio africano com o Grão-Pará e o Maranhão, no máximo enquadrada dentro de uma lógica triangular, na qual também se revelariam a presença de rotas iniciadas em Portugal nas quais se trocavam produtos por escravos na costa africana, com destaque para a África Equatorial – Alta Guiné (CHAMBOULEYRON, 2006, p. 74-114) – e depois a continuidade das carregações em direitura aos portos do Norte.

A obra de Salles, de maior circularidade e publicidade nos meios acadêmicos e não especializados, destarte, enfatizou os diversos regimes de comércio de negros traficados para o Pará: a) assento, ou alistamento compulsório de negros cativos na África e estabelecidos de maneira geral a partir de contratos da fazenda real com pessoas particulares; b) monopólio atribuído as companhias de comércio; c) iniciativa particular; d) contrabando; e) comércio interno. (SALLES, 1971, p. 27).

Entre as modalidades, apesar do esforço em dividi-las em várias frentes, a realidade tornou intrínseco considerar interlocuções entre essas formas de obtenção de escravos, tendo em vista que elas não se anulavam e muitas vezes até se complementavam. O comércio de longa distância que operava com grande estrutura de embarcações a partir do estanque da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778) estabeleceu exclusivo de produções e escravos, mas não esteve imune ao comércio de escravos através de outras modalidades e formas menos oficiais. Pelo contrário, ela acabou mesmo por abrir possibilidades a outros

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

comércios de negociantes, que se antes de dela já existiam, tornaram-se bem mais estabelecidos e vigorosos. (SANTOS, 2013).

Apesar de não ser um negociante, em sentido estrito, ou seja, promotor de negociações com escravos, proprietários de embarcações ou especulador, a figura de Manoel da Silva Tomás, dentre outros “capitães”, é tomada neste artigo como central para a compreensão do sucesso da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, inicialmente, e depois dos comerciantes locais. A função desses sujeitos será, portanto, de “mediar” relações entre portugueses, correspondentes da Companhia em África e agentes estabelecidos no Pará, assim, sem o cuidado desses “mestres” em entregar os produtos e pessoas com a cautela que o comércio necessitava comprometer-se-ia toda uma engrenagem que, na prática, os colocava como figura centrais bem comum dos empreendimentos. Para tanto, é importante conhecer, em linhas gerais, a estruturação da Companhia e de sua frota da qual o capitão inicialmente fez parte, atentando-se, desta maneira, para o comércio intercontinental de longa distância, em primeiro momento, mas também como frente de criação de outras instâncias de negócio com o comércio liberado dos vínculos com a empresa.

### A COMPANHIA GERAL DE COMÉRCIO DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO

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 a região. (MAXWELL, 1996, p. 77) 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 institucionalização do domínio português, a partir das ideias de modernização e racionalização das relações entre a colônia e a metrópole.

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”. (DIAS, 1970, p. 16) 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 também 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

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

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. (AHU-Pará, Cx. 36, Doc. 3342).

Outro elemento que deve ser considerado para se dimensionar a criação da Companhia, esteve atrelado as alterações relacionadas ao governo da mão de obra indígena nos aldeamentos com a privação da jurisdição temporal dos regulares da Companhia de Jesus nas aldeias, as quais seriam entregues a diretores leigos, assim como a denominada *lei de liberdade dos índios*. Merecendo, esse conjunto de medidas, maior consideração quanto a sua aplicação, com destaque para a relação desta última medida com o comércio de escravos, um dos pilares da atividade da Companhia.

A arregimentação de mão de obra indígena não foi exterminada e muito menos desprivilegiada com a publicação da *lei de liberdade* de 1755, apenas passou a ser conectada a outras bases de pensamento que não mais a escravidão. Desta feita, não se pode estabelecer uma separação brusca entre a publicação da supracitada lei sem a atenção às próprias estratégias colocadas em prática por Francisco Xavier de Mendonça Furtado quando ocupante do cargo de governador e capitão general do Estado do Maranhão e Grão-Pará e seu estímulo a efetivação da ocupação da região norte, entre outros fatores, com a escravização de negros africanos.

Antes de adentrarmos as transformações geradas pela *lei de liberdade dos índios* de 1755, colocar-se-á em tela o plano discursivo e o planejamento para a sua execução. Esses dois elementos, ainda que não colocados em prática em sua integralidade pelo “governador general” do Norte apontam para questões relevantes e duradouras quando se pensam as mudanças operadas pela legislação.

A recepção da lei de liberdade por Mendonça Furtado dá-se juntamente com a lei de *privação do governo temporal aos regulares* da Companhia de Jesus, sendo ambas recebidas com grande entusiasmo e observância a partir das ordens de Sebastião José de Carvalho e Melo, naquele contexto secretário de Estado e Negócios Estrangeiros e de Guerra. Cabe a ponderação, no entanto, que Mendonça Furtado fora extremamente cauteloso em suas considerações ao receber a tal ordem de publicação de tais medidas, uma vez que tinha consciência de que a determinação e publicização da *liberdade*, principalmente ela, traria grandes questionamentos e possíveis sedições. (AHU-Pará, Cx. 39, D. 3676).

O governador então elabora um plano paulatino durante meses para a atenção ao “bem comum” dividido em 3 (três) partes: em primeiro lugar, publicar-se-ia a das cômguas, na qual o rei de Portugal poderia declarar que as “Fazendas que toma a si pela cômgrua que dá aos Regulares, na forma de sua Preposta, fará delas mercê às pessoas (...) mais necessitadas”. Logo em seguida, segue o plano com o apontamento para o término da “jurisdição temporal aos Regulares, e por não dar o mais leve conhecimento aos Povos da liberdade que Sua Majestade manda por os índios”, solicitando ainda a reimpressão da dita lei suprimindo as palavras que indicassem a “Lei das Liberdades”. As intenções desses dois pontos iniciais parecem bastante claros, tratava-se de retirar primeiramente o controle dos “regulares” para que se pudesse tirar deles também qualquer tendência ao questionamento as ações, especialmente em termos de estimular ações dos próprios índios, produzindo, conforme inferência, “algum desatino na cabeça”. Deve-se considerar assim que alguns moradores

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

teriam para si parte das fazendas que administravam antes os padres, somando-se ao fato de os religiosos não terem mais nenhum poder nas aldeias, entregues aos seculares, acabavam-se os argumentos que os regulares poderiam “excogitar para iludir os povos” que por certo não aceitariam qualquer argumento em contrário tendo em vista os particulares já terem recebidos as fazendas em consonância determinação real.

Somente com essas questões satisfeitas e transcorrido o tempo necessário para que índios e regulares estivessem acostumados e “capacitados” a nova organização, assim como os colonos tivessem sido atendidos, em fazendas e engenhos é que se deveria publicar a terceira parte do plano: a *Lei de Liberdades*. Considerava ainda o governador, dada a conveniência, a publicação de um “Breve” do Papa de Bento XIV aos Arcebispos e bispos do Estado do Brasil condenando as escravidões injustas dos índios sob pena de excomunhão.<sup>4</sup> Ajustavam-se assim as “duas Espadas”, a instância civil e a religiosa, o que tornaria o “negócio seguro”.

Nesse ponto, o objetivo central era garantir a não ponderação ao que estava sendo determinado, tanto do ponto de vista econômico, daí a necessidade de se ter o tempo necessário para a chegada dos negros, evitando assim que os lavradores questionassem o “vazio” de mão de obra que se teria com a liberdade dos *gentios*. Esse argumento do governador Mendonça Furtado ratifica a relação que será posta em prática do entrelaçamento entre as duas formas de mão de obra escrava, a indígena, que seria “libertada” e a negra, que passaria a ser validada como “essencial”. Por outro lado, a garantia encontraria maior força ainda no plano religioso, pois com a ratificação do Papa far-se-ia a lei muito mais aceitável para todos e se evitaria as ações dos regulares em contrário.

A historiografia tradicional acabou petrificando uma perspectiva corriqueiramente retornada, qual seja a da tese da propalada substituição da mão de obra indígena pela mão de obra negra escrava. Em que pese os diferentes contextos e tentativas de afirmação de um modelo para se pensar o território brasileiro em vista a uma “evolução”, tal como propôs Fernando Novais ao argumentar os motivos econômicos para a organização do trabalho africano decorrente do aumento de dividendos econômicos para a metrópole, (NOVAIS, 1986, p. 98-102) deve-se atentar àquilo que Ciro Flamarion Cardoso chamava, contrapondo-se a Novais, a “dinâmica interna do mundo colonial”. Nesse sentido, se o paradigma parece controverso para as áreas de desenvolvimento agrícola no Nordeste açucareiro, torna-se demasiadamente estática quando se coteja e se relaciona com o território da “Amazônia”. Nessa acepção, o elemento indígena aparece como um *ente* necessário à afirmação da política de povoamento pensada para o Norte com o estímulo legal e estrategicamente planejado de torná-los “homens livres”, colonos os quais poderiam garantir a posse e controle legítimo do território à Coroa Portuguesa.

---

<sup>4</sup> Meses antes, ocupando interinamente o cargo de governador geral do Maranhão e Grão-Pará, o bispo D. Frei Miguel de Bulhões e Sousa recorreu uma “reflexão moral” com os moradores do Estado relacionando o “peso” da providência divina de Deus com o cativo dos índios, na tentativa de convencê-los que o “injusto cativo dos índios podia ser o total motivo de tantas calamidades”; AHU, Conselho Ultramarino, Pará. [Ofício do governador interino do Estado do Maranhão e Pará, D. Frei Miguel de Bulhões e Sousa para o secretário de Estado da Maranhã e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Rela] AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 39, D. 3632.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

Um outro fator também contribuiu sobremaneira com o decréscimo de indígenas e, como corolário, com a intensificação do comércio de escravos: as doenças. A unificação “microbiana do mundo” enunciada por Luiz Felipe de Alencastro foi colocada em prática a partir dos “descobrimentos” e constituiu fator “restritivo à extensão do cativeiro indígena e, inversamente, facilitou o incremento da escravidão negra”. (ALENCASTRO, 2000, p. 127) Os indígenas da América Portuguesa estiveram muitos mais suscetíveis as doenças que provinham do comércio ultramarino por meio da ligação com continentes como a Europa, África e Ásia. Essa consideração tonar-se-ia ainda mais evidente pelo fato das naus que provinham dos ditos portos descarregavam em portos americanos que, em sua maioria estavam ligados entre si. Para a constatação dessa realidade, basta a atenção de que a Amazônia fora área cobiçada por diversas nações ao longo dos séculos XVII e XVIII, portanto, essa “união microbiana” foi ativada por portugueses e espanhóis, mas também por batavos, ingleses e franceses. (CARDOSO, 2011, p. 324-325)

Na Amazônia do século XVIII, José Alves de Souza Júnior aponta para os resultados “catastróficos das epidemias sobre os índios”. Refletindo sobre esse impacto, indica o autor um grande surto na Amazônia, em particular em Belém, São Luís e o interior do estado, no ano de 1749 e que ficou conhecida pela denominação de “grande varíola” e que teria sido acompanhada ainda pela disenteria. Daí resultando “a imensa destruição que causou entre os índios, sendo os mais afetados os que haviam sido recém-descidos do rio Branco (SOUZA JÚNIOR, 2013, p. 196). Daqui podendo-se depreender que não somente os colonos, como os próprios missionários foram agentes de contaminação e infecção das comunidades indígenas, o que pode ser ainda mais atenuado com o cotidiano dos aldeamentos, uma vez que antes comunidades isoladas, os grupos indígenas passavam a ser reagrupados em “novos espaços” nos quais poderiam conviver não somente com os europeus, mais até mesmo com grupos africanos.

No ano de 1748, o então governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, recebeu notícias sobre o estado alarmante das “bexigas” na cidade do Pará. A autoridade havia sido informada que no mês de setembro daquele ano, haviam chegado “alguns moradores nas canoas em que tinham ido à colheita das Drogas do Sertão” e teriam levado “novo mal contagioso” que, depois de terem tido contato com as aldeias de mestiços da Ribeira do Amazonas, “contaminou a toda esta cidade, e suas capitanias”. Ao chegar ao Pará, em janeiro de 1749, constatou que o mal teria se alastrado e um “estado deplorável” havia se abatido sobre a cidade, as aldeias, bem como as fazendas dos moradores, com “estrago de mortandade entre índios, e mestiços o que chamam mamelucos, e cafuzes, sem exceção de idade ou sexo”, tendo morrido na cidade do Pará mais de 4900 pessoas. O remédio aventado, em última instância, para combater aquela infestação não poderia ser outro, se não “a Real Fazenda fazer neste ano, e nos três ou quatro seguintes algumas carregações de escravos da Costa da Mina, Guiné, e Ilhas de Cacheu” resultando ainda aos moradores a utilidade, pela experiência, “que os pretos resistem melhor que os índios ao mal, em tal forma que raros pretos foram acometidos dele e não consta que perigasse algum”. (AHU-Pará, Cx. 31, D. 2910)

A abreviação da situação de calamidade com a alternativa do envio de mão de obra negra em “tumbeiros” resgata uma operação bastante conhecida em momentos de crise de mão de obra escrava indígena

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

na Amazônia. Desde o século XVII, momento de “baixas” de ameríndios ensejaram ações semelhantes, provocadas por solicitações como essa do governador que antecedeu Francisco Xavier de Mendonça Furtado (CHAMBOULEYRON; BARBOSA; BOMBARDI; SOUSA, 2011, p. 997). Este último, ao assumir o governo das capitanias do Norte, também procurou caminhar nessa mesma direção, pois como se discutiu acima, ele esteve encarregado de comandar e colocar em prática duas leis que eram até 1755 contrárias as percepções de grande parte da população que ainda possuía o desejo de permanência da escravidão dos índios. A quebra do circuito, portanto, não se operou apenas levando em consideração os aspectos positivos do valor dos escravos e dos ganhos operados com o comércio de escravos. Antes, foi possível perceber que as próprias dinâmicas da Amazônia interferiram no processo de entrada mais latente dos escravos dadas as suas próprias necessidades. Destaque-se ainda que, maioria dos assentos anteriores, houve a participação direta da Fazenda Real, o que concorre para considerarmos a preocupação imediata da Coroa Portuguesa com aquela parte da América.

Foi então, a partir daquele contexto do início de década de 1770, que se começava a pensar concretamente na formação das companhias exclusivistas de comércio, considerando-se que junto com o estímulo as fábricas, deveria haver uns corpos a cargo da regulação do comércio, mas que também “animassem a cultura da terra, e pudessem sustentar o valor aos gêneros que elas produzem nos domínios das Américas” (AHU-Pará, Cx. 39, D. 3674). E, para o atingimento dessa finalidade, não poderia obstar a “introdução dos pretos” por meio dos despachos da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. (AHU-Pará, Cx. 38, D. 3561).

### A FROTA DE TUMBEIROS DA COMPANHIA

O interesse em destacar nessa análise os tipos de embarcações que *giravam* nas rotas da empresa monopolista é o de compreender o papel que desempenharam no *trato dos viventes*, bem como serve como uma tentativa de entender como as opções por um determinado tipo de embarcação pode, ao longo tempo, revelar as estruturas do próprio trato. Nesse propósito, além de pensar fisicamente as embarcações, suas medidas, construções, rotas, torna-se imperativo matizar os navios a partir daqueles que estariam dentro dele, as pessoas que davam sentido a esse comércio, seja a partir de articulações comerciais e boas relações do outro lado do atlântico, muitas vezes ligadas aos mestres/capitães das embarcações, senhorios (proprietários), seja, a “mercadoria humana” transportada, finalmente um dos pilares dos navios negreiros, confundindo-se a partir de uma objetificação “carga” e “carregamento”.

Ao se pensar as rotas de comércio mais dinâmicas em direção ao Brasil ao longo dos séculos do tráfico de escravos, tem-se a revelação da importância das rotas do chamado “Atlântico-sul”, que por via de portos de embarque de escravos como Angola e Benguela descarregavam negros em portos como Pernambuco e Rio de Janeiro. Não se pode constatar, todavia, um exclusivismo, que só haveria em Pernambuco em meados do século XVIII (1759), ainda que se tenha chegado a cogitar a criação também de uma Companhia monopolista para o Rio de Janeiro e para a Bahia, que não chegaram a se concretizar. Para a Amazônia, o “Atlântico Equatorial” e as rotas da Alta Guiné teria sido a principal passagem para os africanos que

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

desembarcaram na Amazônia até a primeira metade do século XVIII. A constatação dessas dinâmicas tem o privilégio de demonstrar que a Coroa Portuguesa atribuiu sentidos diversos às áreas coloniais, não homogeneizando o “sentido da colonização”. Pelo contrário, procurou sempre articular os interesses metropolitanos com as transformações e problemas, circunstanciais ou não, em torno da questão da mão de obra. Pelo menos é que o que se pode observar na área setentrional a partir da situação da fazenda Real entre os séculos XVII e XVIII, do papel das epidemias e dos problemas relacionados ao uso de trabalhadores indígenas, frutos da própria dinâmica colonial.

Como tem-se construído discursivamente, a segunda metade do século XVIII corresponde ao momento em que se “desperta” para essa utilização da mão de obra negra em maior escala, não sei a constatação de que muitos preferiam e tinha ainda em conta as possibilidades de uso e abuso da mão de obra indígena. Seja como for, o comércio da Companhia exigia um esforço significativo ao atravessar a mão de obra dos portos costeiros africanos até os congêneres do norte da colônia. Acentua-se, portanto, o transporte marítimo como seu principal veio e caminho de importação dessa mão de obra. A “passagem do meio” ou “Midle Passage” tornar-se-á a principal corrente que trará alterações nas formas de se pensar a sociedade, a economia e mesmo os elementos culturais afro-americanos e, no caso do Norte, afro-amazônicos. Munidos dessas constatações, cabe agora adentrar as embarcações.

O historiador Arlindo Manuel Caldeira pondera que, nos seiscentos, predominariam no comércio de escravos embarcações com “viagens fora da frota” e sujeitos a uma série adversidades, o que se comprovaria ainda mais pelo fato de que as viagens da rota do Sul serem normalmente realizadas de forma direta e sem escala. Apesar do autor não destacar o motivo dessa constatação é bastante plausível pensarmos em dados de navegabilidade, tais como os ventos ou correntes marítimas. Com esses critérios teríamos um destaque significativo de embarcações menores, de pequenas dimensões, “rondando cem toneladas”. Caldeira considera que a imagem de embarcações maiores para o comércio de escravizados é um “estereótipo” do século XVIII, sendo ainda a elevação da tonelagem uma tendência do transcorrer desse século (CALDEIRA, 2013, p. 118).

Essa tendência vai estar diretamente relacionada ainda com a maior avidez do tráfico de escravos em direção aos portos brasílicos. Essas costas, ainda que pertencentes a Portugal, progressivamente iam alcançando liberdade comercial e praças como a Bahia e o Rio de Janeiro chegaram a gerar “avultados” lucros também pela interferência direta do comércio de escravos negros. Contudo, como dissemos acima, essas transformações vinham acontecendo de forma esparsa no Norte e com a presença constante da coroa portuguesa nos processos de expansão comercial das principais capitânicas do Maranhão e do Pará.

Até a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão a imagem de pouco desenvolvimento agrícola, de um comércio irregular de escravos e principalmente da pobreza dos moradores eram constantes nas missivas trocadas. Esse propalado “incipiente” desenvolvimento, todavia, merece ser reconsiderado, especialmente em relação a pobreza dos moradores, discurso esse que alcançou inclusive os administradores da empresa exclusivista e ganhou adeptos dessa corrente de pensamento a partir dos trabalhos de Manuel Nunes Dias. É certo, contudo, que os dirigentes do monopólio corriqueiramente reclamavam da

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

falta de dinheiro dos colonos, agricultores e comerciantes para a intensificação das compras de escravos. Nesse sentido, reputavam constantemente a população como “pobre” e incapaz de adquirir escravos em número maior do que os embarcados. Somaram-se a esses elementos outras reclamações para o bom funcionamento da empresa. Em 1761, Manuel Bernardo de Melo e Castro remetia ao rei D. José I as cobranças realizadas pelo provedor da fazenda real e outros oficiais da alfândega de São Luís que extorquiam companhia “à título de emolumentos várias quantias em dinheiro por cada navio de pretos”. (AHU-Pará, Cx. 40, D. 3968) O negócio da Companhia não funcionou sem interferências, esse é um dos elementos que a faz tão rica em suas formas, a despeito dos seus “defensores” e “opositores”.

Ao acompanharmos grande volume de documentações do Arquivo Histórico Ultramarino sobre as capitanias do Grão-Pará e Maranhão, documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo em Lisboa e os números de desembarcados pela Companhia, torna-se bastante questionável a tese da pobreza. Muito pelo contrário, observa-se que nas capitanias do Norte era comum constatar lavradores e comerciantes dispostos e ávidos a comprá-los e o motivo, em regra, não era pelos poucos recursos. A questão parece se desenvolver de forma muito mais coerente em relação a quantidade de escravos insuficiente para atendimento das capitanias. Os ofícios do governador do Pará, Manuel Bernardo de Melo e Castro, são bastante exemplares uma vez que demonstram a ocorrência de “excessivos alvoroços” quando da chegada de um navio da Companhia, a tal ponto que havia a necessidade “por guardas” às portas da empresa na capitania do Pará e que mesmo com o dinheiro na mão muitas vezes não era possível comprá-los. (AHU-Pará, Cx. 48, D. 4435)

No alvará de confirmação da instituição da Companhia Geral do Grão-Pará destacavam-se 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. Nesse mesmo alvará, em novembro de 1757, o parágrafo trigésimo, regulava que somente ela poderia “exclusivamente introduzir os referidos escravos negros nas sobreditas capitanias e vendê-los nelas pelos preços, que se ajustar, pagando os costumados direitos à Real Fazenda”. (AHU-Pará, Cx. 43, D. 3900) A partir dessa aprovação iniciaria o trânsito de diversos tipos de embarcações que participariam até 1778 do “giro do comércio” exclusivo da Companhia.

Uma das questões mais corriqueiras em relação aos traslados de navios de escravos para o Estado do Maranhão e Grão-Pará ligava-se a questão da isenção do pagamento de direitos de entrada. Havia, desde o Alvará de 14 de julho de 1714 uma determinação que permitia que o pagamento fosse realizado ou na África ou nos portos de desembarque. Porém, a Câmara do Maranhão representou em 1755 para que essa ordem tivesse “inteiro efeito”, ou seja, que não houvesse o pagamento nem nos portos de saída dos escravos nem nos portos de entrada. O indulto, que se queria estendido, facilitaria o ingresso de escravos sem o pagamento de direitos nos navios cujas procedências eram São Tomé, Cabo Verde, Costa da Minha e Guiné, dando ainda “aos capitães, e mestres dos navios (...) fiança a mostrar por certidões do Pará e Maranhão, em como tinham conduzido aos ditos portos os escravos da sua carga, dando-lhes o tempo de dois anos para a apresentarem as certidões”. (AHU-Pará, Cx. 37, D. 3510)

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

O objetivo da “mercê” real deveria funcionar como um atrativo para que os capitães e mestres pudessem desembarcar com maior número e maior regularidade os cativos. Merece destaque que, naquele momento, a Companhia ainda não estava em funcionamento e cumprindo as determinações do seu regimento. Inclusive essa foi uma questão não “resolvida” no ano de 1755, pois a primeira embarcação com escravos enviados pela Companhia Geral de Comércio a que se tem notícia chegaria ao Pará vinda de Bissau somente em 1756, tratar-se-ia da galera São José tendo desembarcado 94 escravos. (TST, viagem nº 9053; AHU-Pará, Cx. 41, D. 3787) No mesmo ano chegou, com 155 escravos de Luanda ao porto do de São Luís do Maranhão, o navio Nossa Senhora da Conceição. (TST, viagem nº 9054; AHU-Pará, Cx. 32, D. 3010)

Conseguiu-se ainda, nestes termos, rastrear a tipologia das embarcações, são referidos com maior frequência as galeras, corvetas, charrua, bergantins, sumacas e, de forma ainda mais genérica, “navios”. Essas denominações demonstram, como tem-se discutido na historiografia, que é bastante difícil falar em um modelo de navio negreiro, ter-se-ia neste caso, preferencialmente, a denominação “navios negreiros” ou com contemporaneamente vem se adotando o termo “tumbeiros”, mas sempre no plural e considerando a diversidade de suas formas. Levando-se ainda em conta que tais denominações se transformaram ao longo do tempo. (RODRIGUES, 2000, p. 158).

Os navios da Companhia eram, em sua maioria, de grande porte, pelo menos é o que se pode inferir a partir das embarcações as quais foi possível identificar as Tonelagens. A quantificação do tamanho com o indicador de sua “Tonelada” era e foi bastante usual quando da construção ou mesmo venda de uma embarcação, não sendo diferente na frota estabelecida pela empresa exclusivista setentrional. Apesar disso, nem sempre era fácil compreender esse coeficiente e unidade de medida, uma vez que, por vezes, a indicação das tonelagens tornava ainda mais difícil de se chegar a um número real da capacidade. Isso porque essa forma de mensuração não era universal sendo os critérios que eram utilizados para a arqueação variantes e dependentes, muitas vezes, das circunstâncias e do lugar de construção das naves. Segundo o autor português Arlindo Caldeira, quantificava-se “o espaço disponível no “chão” das diferentes partes do navio, correspondendo cada tonelada ou tonel à área onde se podia acomodar um tonel ou duas pipas. Não se distinguindo “se se travava de tonelagem total ou de tonelagem útil” (CALDEIRA, 2013, p. 118).

A partir de um documento, presumidamente posterior a 1750, encontrado no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, tornou-se possível dimensionar, a despeito do alerta acima, pelo menos em estimativa, o tamanho das embarcações que conduziam escravos e gêneros para o Norte e que eram utilizados no giro do comércio da Companhia, em termos de suas denominações e capacidades: Navio Grão Pará de 850 toneladas, Nossa Senhora de Belém de 750 toneladas, Santa Anna e S. Joaquim de 500 toneladas, N. Senhora da Conceição de 350 toneladas, São Luiz de mesma capacidade do anterior e Santo Antônio, o Delfim de 350 toneladas. Sendo possível constatar que a denominação “navios” era, apesar de corriqueira, bastante genérica e abarcava diversos tamanhos, formas e envergaduras de armazenamento. A lista continua com a indicação de diversas corvetas, todas com capacidade igual ou inferior a 300 toneladas, tais como: a corveta Nossa Senhora

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfego negreiro e seus agentes

do Carmo de 300 toneladas, São Francisco de Paula e São Francisco Xavier de 250 toneladas, além de São Pedro Gonçalves e Nossa Senhora da Oliveira, ambas de 200 toneladas.

Até aquele momento, percebe-se que não eram tantas embarcações que faziam aquele comércio, sendo essa uma preocupação surgida a época em termos do levantamento de capitais para a constituição da empresa. Até a constituição de sua frota da Companhia, os capitais eram diminutos, assim como se tinha carência de pessoal qualificado para o estabelecimento dos trânsitos e havia necessidade de uma agilidade, que não se tinha, para a montagem imediata das arqueações. Nesta acepção, o comércio somente se “adiantaria” com uma frota maior e bem mais estruturada. Manuel Nunes Dias chegou a destacar como um dos entraves para a estruturação da empresa a “montagem da frota” que deveria ser proporcional, em envergadura, ao empreendimento que se queria colocar em prática.

Durante o período de concessão à Companhia, vários autores debruçaram-se sobre a suas frotas e carregamentos, bem como sua atuação em zonas de comércio. Os trabalhos de Manuel Nunes Dias e Antônio Carreira foram, portanto, basilares no sentido de uma tentativa de entendimento do comércio em direitura a Amazônia e, nesse caso, não somente de escravos, ainda que possamos perceber claramente as zonas nas quais esse comércio se processava e os trânsitos existentes. Enfatizando na lista de Nunes Dias sobre o comércio com as capitânicas do Norte chega-se ao número de 33 embarcações que faziam as rotas destas paragens com outras áreas, dentre as quais 22 operavam em rotas que tinham como entrada, partida ou passagem o porto de Belém do Grão-Pará e 24 que faziam traslados entre São Luís do Maranhão e outros portos. Em números totais, chegou a apensar 124 embarcações que realizavam as rotas de comércio e navegação da CGGPM. (DIAS, 1970, p. 285-297).

Nesse mesmo enredamento, contribui o cabo-verdiano Antônio Carreira, porém, com uma análise mais objetiva, o mesmo considera em sua análise que a frota total teve apenas 42 navios. Desses indicados, 27 estiveram ligados ao comércio de longa distância ligando os portos a África, o Grão-Pará e Maranhão e Portugal, transportando nesses traslados africanos para a colônia portuguesa no Norte e produtos africanos para Portugal, além de levar para o reino os produtos desejados (MATOS, 2019, p. 2013).

A despeito da importância de tais análises para uma compreensão historiográfica desse momento histórico e as primeiras tentativas de uma compreensão mais global dos números dessa frota, considerem-se também os números que se levantaram em torno desse importante comércio. Nesse sentido, aproximamo-nos numericamente de Nunes Dias, uma vez que conseguimos alcançar ano após ano 33 embarcações que a partir de 1755, desde a saída de Portugal, aventuraram-se nas rotas do Pará-Maranhão – portos costeiros da África – Lisboa. A historiadora Patrícia Sampaio, ao revisitar esses números, chegará a um comércio ainda mais significativo composto por 33 embarcações que operaram na praça de Belém e 52 que circularam em São Luís. (SAMPAIO, 2012, p. 178) Note-se, portanto, que para a autora os números foram ainda mais representativos, talvez porque seus dados foram retirados, em grade medida, da obra de Antônio Carreira.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

### O CAPITÃO MANOEL DA SILVA TOMÁS

Os mestres e/ou capitães de embarcações, denominações que muitas vezes se confundem, desempenharam função essencial no deslocamento forçado dos escravos, pois eram eles os agentes que ligavam os interesses dos administradores de Lisboa, os congêneres em Belém e São Luís e os de lavradores e comerciantes locais. A ausência da função náutica, cuja responsabilidade era do piloto, transporta esses sujeitos para uma dinâmica ainda mais significativa que é a capacidade de negociação entre os dois, três, e por vezes, quatro portos ligados e tendo como passagem o oceano atlântico, além da responsabilização do resultado da viagem devendo prestar conta com o proprietário ou “senhorio”, finalmente o dono da embarcação que, neste caso em tela, confunde-se com a própria empresa de comércio.

Nos anos de operação da CGGPM até 1778 houve muitos mestres/capitães que estiveram ligados ao trânsito de escravizados. Estes foram tão fundamentais quanto os capitais empenhados pela empresa e seus administradores e acionais que corporificaram a unidade “Companhia de Comércio do Grão-Pará”. A compreensão do significado da presença deles para o comércio, ainda pouco explorado pela historiografia, é também uma necessidade para materialização de negócios desses “agentes do mar” no comércio da empresa, por óbvio, mas também nas suas ingerências diretas sobre o comércio.

**Quadro 1:**  
**Capitães/Mestres de navios que carregaram escravos (1755-1778).**

Nº	Mestre/Capitão	Nº viagens	Período de atuação
01	Antônio de Pontes Lisboa	01	1759 (PA)
02	Antônio Florêncio	05	1772 (MA), 1773 (PA), 1774 (PA), 1776-1777 (PA), 1778 (MA)
03	Antônio José de Carvalho	02	1766 (MA), 1769 (MA)
04	Antônio Pereira	01	1763 (MA)
05	Antônio Pereira das Neves	01	1763 (MA)
06	Bernardo Franco	04	1763 (MA), 1764 (MA), 1765 (PA), 1768 (MA)
07	Domingos Antônio Chaves	05	1760 (MA), 1770 (PA), 1771 (PA), 1774 (MA), 1775 (PA)
08	Feliciano dos Santos	02	1774 (MA), 1777 (MA)
09	Felipe de Figueiredo e Gouvêa	01	1762 (PA)
10	Felipe Gonçalves *	01	1757 (PA) *
11	Francisco Duarte Serra	02	1757-1758 (PA), 1761-1762 (PA)
12	Francisco Jaques Caldeira	02	1777(MA), 1778 (MA)
13	Gaspar dos Reis	02	1760-1761(PA),1764 (PA)
14	Geraldo Pereira da Costa	01	1778 (MA)
15	Gonçalo Pacheco de Melo	01	1766 (MA)
16	Inácio Luís da Silva	06	1767(PA), 1768 (MA), 1769-1770 (PA), 1770-1771 (PA), 1771-1772 (PA), 1776 (MA)
17	Jerônimo Gonçalves	02	1757 (PA), 1759 (PA)
18	Jerônimo Gonçalves Lima	03	1767 (MA);1772 (PA), 1773 (PA)

**Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista:  
Tráfico negreiro e seus agentes**

19	João do Espírito Santo	07	1771-1772 (PA), 1772-1773 (PA), 1773-1774 (PA), 1775 (PA), 1775-1776 (PA), 1777 (PA), 1777-1778 (PA)
20	Joaquim José das Mercês	01	1761-1762 (PA)
21	Joaquim Pereira Pederneira	02	1775 (MA), 1776 (MA)
22	Joaquim Ribeiro Duarte	03	1774 (MA), 1775 (PA), 1776 (MA)
23	José da Silva Costa	04	1755 (MA-Sem Nome da embarcação), 1758 (MA), 1760 (PA), 1762 (MA), 1763 (MA)
24	José das Neves Leão	01	1777 (PA)
25	José de Carvalho	01	1758 (PA)
26	José de Oliveira Bulhão	03	1761 (PA), 1762 (PA), 1775 (MA)
27	José dos Santos	04	1758 (MA), 1759 (MA), 1761 (PA) e 1762 (PA)
28	José Ferreira de Azevedo	05	1755-1756 (PA), 1757-1758 (PA), 1760 (MA), 1761 (MA), 1764 (MA)
29	José Gomes Ribeiro	02	1764 (PA), 1769 (MA)
30	José Gonçalves Ferreira	04	1757 (MA), 1758 (PA), 1759 (PA), 1762 (PA)
31	José Manoel Travassos	04	1770 (PA), 1771 (PA), 1772 (MA), 1775 (MA)
32	Leonardo José dos Santos	04	1768 (MA), 1770 (PA), 1772 (MA), 1773 (MA)
33	Lourenço Gomes dos Santos	02	1775-1776 (PA), 1777-1778 (PA)
34	Manoel da Cunha Bittencourt	03	1765 (PA), 1766 (PA), 1767 (PA)
35	Manoel da Silva Tomás	09	1764 (MA), 1765 (MA), 1766 (MA), 1766-1767 (PA), 1767-1768 (PA), 1768-1769 (PA), 1769-1770 (PA), 1770-1771 (PA), 1775-1776 (PA)
36	Manoel dos Santos Fateixa	01	1767 (MA)
37	Manoel Gomes de Almeida *	03	1757 (PA) *, 1764 (MA), 1765 (MA)
38	Manoel Gonçalves Salgado	01	1765 (MA)
39	Manoel Isidoro Marques	03	1767 - 3 viagens (MA)
40	Manoel José dos Santos	01	1767 (MA)
41	Manoel Ribeiro Pontes	01	1775 (MA)
42	Manuel Luís do Cabo	08	1768 (MA), 1770 (MA), 1770-1771 (PA), 1771-1772 (PA), 1773 (PA), 1774 (MA), 1775 (PA), 1776 (MA)
43	Miguel Pereira da Costa	06	1764 (P), 1765 (M), 1766 (P), 1768 (M), 1769 (M), 1774 (M)
44	Sebastião Alberto Dionísio dos Reis	01	1776 (MA)
45	Tomás Luís Goilão	01	1761 (MA)
46	Ventura José de Oliveira Viana	01	1756 (MA)
47	Veríssimo Duarte Rosa	06	1765 (MA), 1766 (MA), 1767 - 2 viagens (MA), 1768 (MA), 1770 (MA)

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. Conselho Ultramarino sobre as Capitanias do Maranhão e Pará.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> As siglas PA e MA correspondem as unidades federativas atuais do Pará e do Maranhão, de acordo com a constituição de 1988. Ao longo tempo as áreas sofreram diversas alterações espaciais. Entretanto, utilizou-se os dados dos documentos

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

O número de cerca 47 (quarenta e sete) capitães, apesar das possibilidades de que os nomes indicados na documentação de forma incompleta, sem sobrenome, possam indicar ser a mesma pessoa; é bastante significativo na contabilização nas viagens que desembarcaram escravos, visto que demonstra, além da dimensão do comércio da Companhia, o papel que os mestres tiveram na empresa e na organização do comércio de escravos e produções.

Procurou-se, nesse sentido, não somente destacar em quadros próprios seus nomes, embarcações e períodos de atuação, mas também, refinando os filtros, chegou-se a 9 (nove) capitães que percorreram, em navios com escravos, constantemente essas zonas de embarque de produções e desembarque de escravos, nomeadamente: Antônio Florêncio, Domingos Antônio Chaves, Inácio Luís da Silva, João do Espírito Santo, José Ferreira de Azevedo, Manoel da Silva Tomás, Manuel Luís do Cabo, Miguel Pereira as Costa e Veríssimo Duarte Rosa. Entre eles, o de maior relevo foi a figura de Manoel da Silva Tomás, tendo esse, conforme o quadro acima, participado como capitão de pelo menos 9 (nove) viagens em direção à Amazônia.

O significado da presença permanente de Manoel Tomás nos navios da Companhia possibilita-nos pensar em sua relevância diante dos negócios da empresa e sobre o comércio realizado por ela. Tomás praticou principalmente a “rota triangular” que se constituía a partir da ligação entre os portos africanos com os setentrionais da colônia a partir de negociações realizadas na costa africana. Seus traslados principiaram como “capitão de longo curso” no porto de Lisboa e de lá saíram para negociar escravos em Cacheu e depois desembarcaram escravos no Maranhão. (AHU-Pará, Cx. 32, D. 3010) Ressalte-se ainda que a corveta São Francisco Xavier capitaneada naqueles trânsitos havia sido construída em 1763 no estaleiro da Companhia em Belém por Manuel Lopes, iniciando em viagens maiores em 1764 devido a problemas construtivos iniciais. (AHU-Pará, Cx. 54, D. 4906)

Depois de 1766, o capitão “some” dos registros de entrada do Maranhão para “aparecer” tão somente no Pará. Neste porto, conseguiram-se mais detalhes de como ocorreram essas viagens, inclusive em termos de temporalidades entre a saída da África e a chegada no Pará. Constam na documentação do Arquivo Histórico Ultramarino a informação de que as viagens partiam entre os meses de outubro a dezembro de Lisboa em direção a costa africana e chegavam, normalmente, no intervalo entre janeiro e abril. Nesse sentido, é provável que as monções e os ventos ajudassem no percurso da África para o Pará, o que de maneira geral para as embarcações que saíam de Cacheu/Bissau não ultrapassava 50 dias.

A frequência sempre na mesma zona de comércio africana permite ainda a inferência de que, além de estar habituado com as correntes e perigos daquela viagem, que havia ainda uma certa confiança em Lisboa em relação ao capitão que deveria ser ratificada pelos administradores da Companhia em Bissau e,

---

do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) que correspondem a documentações primárias e/ou secundárias referentes ao período de atuação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão na segunda metade do século XVII sobre as duas principais capitânicas que compuseram o Estado do Grão-Pará e Maranhão, a partir de 1751, até a divisão dos desses em 1772 e que deu origem aos Estados do Grão-Pará e Rio Negro e Estado do Maranhão e Piauí.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

provavelmente, também nos administradores locais, em Belém em São Luís. Esses depositavam no capitão a responsabilidade pelo sucesso do trânsito de produtos e escravos. Era fundamental, para tanto, contar com um intermediário que não comprometesse o andamento das “negociações” evitando perdas. Nesse sentido, Manoel da Silva Tomás parece ter sido exemplar.

Desde sua primeira aparição na documentação, e partir de 1764, não consta nenhum problema relacionado a viagem, no sentido de uma demora tão significativa, naufrágio ou perda/morte expressiva de escravos ao longa do percurso. Estatisticamente podemos indicar que, entre os escravos embarcados na África, o percentual de mortos nas embarcações em que esteve presente, o prodigioso capitão em nenhum momento acumulou uma mortandade de mais de 10% dos escravos, mesmo naquelas em que o número de escravos foi mais significativo, como foi o caso da viagem que ocorreu entre 1769 e 1770 na qual, além de resgatar escravos em Bissau, ainda teve como segundo lugar de compra Serra Leoa. (AHU-Pará: Cx. 32, Doc. 3010; Cx. 72, D. 6110) Para essa contagem, indicou-se o número geral de mortos em toda a extensão da viagem, independentemente se a mesma ocorreu na viagem dos portos africanos para o Pará/Maranhão ou depois do desembarque, o que também era bastante comum.

Além do desembarque de escravos, o que realizou de forma exemplar e sem grandes perdas, Tomás também foi responsável por levar e tornar viagem em diversas embarcações que saíram da Amazônia com gêneros agrícolas exportados ao Reino. Em 8 de Maio de 1767, foram embarcadas diversas produções naquela embarcação tendo compreendido 11 @ (arrobas) e 11 libras de algodão de Caetano Rufino Lisboa, 148 couros em cabelo de dona Antônia Clara da Fonseca e 400, do mesmo gênero, do capitão Bartolomeu Ferreira. Entretanto, a maior parte daquele comércio em direitura a Lisboa era de cacau – 2639 arrobas e 26 libras e os administradores da Companhia em quinhentos e oitenta e oito sacas. Levavam ainda carregadas, esses administradores, quantidades menores de café, urucum, cravo fino e grosso e óleo. (AHU-Pará, Cx. 60, D. 5351).

Em 19 de fevereiro de 1768, a embarcação do capitão já se encontrava novamente disponível para a realização de novo comércio em direitura a Lisboa. A nau foi carregada pelo alferes João Henriques com 1400 couros em cabelo, além do fato dos administradores da empresa terem carregado 95 sacas de cacau com 459 arrobas, 9 paneiros com 18 arrobas de café e 13 arrobas e 1 libras de algodão, além de 81 paus de madeiras de construção pequenos e mais de 99 toras ditas rochos (sic). (AHU-Pará, Cx. 61, D. 5434) Apesar dos exemplos suficientes, a embarcação ainda saíria em direção ao reino em março de 1769, fevereiro de 1772, no mesmo mês em 1775, levando animais silvestres, e não somente as produções costumeiras, entre outros gêneros; e finalmente permaneceu percorrendo o Atlântico na embarcação construída em Belém até a sua torna-viagem ao Reino, iniciada em março de 1776.

Porém, o fato de não estar mais associado a corveta “S. Francisco Xavier” e, aparentemente de não comandar mais navios com escravizados, não o impediu de continuar sua trajetória em outras embarcações da Companhia. Integrante do corpo da monopolista, o experiente mestre ainda capitanearia o navio “Grão-Pará” (850 T) entre os anos de 1777 e 1778, até o fim do monopólio. Tendo ainda desenvolvido atividades mercantis

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

e marítimas nos anos do “comércio livre”, em navios da empresa, como o navio “Nossa Senhora de Belém e São João Baptista”, navio “Macapá”. Revezando-se entre esses últimos até o ano de 1780.<sup>6</sup> (AHU-Pará, Cx. 86, D. 7064)

É sabido que a Companhia permaneceu como negociante de produções para os antigos portos “exclusivos” até o ano de 1788. Nesses 10 anos entre o fim do monopólio e o término de suas atividades, o que não significou a sua dissolução, a Companhia disputará com negociantes particulares o controle sobre as produções. A figura de Manoel Tomás foi, portanto, significativa para o desenvolvimento dos negócios da Companhia, o que demonstra ainda mais que, mesmo relegada a um plano secundário, não se deixou de contar com a capacidade diretiva do mestre.

E não pararam por aí as suas atividades de “mar e terra”. A partir de 1781, o capitão ainda se destacaria a bordo do navio “Nossa Senhora da Conceição e Rei David”, mas já não é mais possível comprovar a ligação dele com a Companhia, apesar da permanência das ligações e viagens constantes ao Reino (Portugal). (AHU-Pará, Cx. 88, doc. 7154) Pelo contrário, navegará ininterruptamente de 1782 (inicialmente dividindo o comando com Bernardo Franco), ano após ano, até 1786 um navio de propriedade de Ambrósio Henriques, morador do Pará, denominado de “Santo Antônio Flor de Murta”. [AHU-Pará: Cx. 88, doc. 7195 (1782); Cx. 89, doc. 7245 (1782); Cx. 90, doc. 7302 (1783); Cx. 92, doc. 7410; Cx. 93, doc. 7415; Cx. 95, doc. 7525 (1785), doc. 7580 (1786); Cx. 96, doc. 7598 (1786)].

O galego Ambrósio Henriques havia escalado socialmente desde a sua chegada ao Pará, sendo, ainda na condição de vereador (ocupação na câmara da cidade de Belém desde 1778), suspenso de suas funções por ser um dos críticos a manutenção do poder da Companhia, mesmo após a extinção. A queixa, que se estendeu ao governador pela interdição, passava pela constatação do poder, ainda proeminente, da Companhia mesmo após o fim do monopólio, situação sobre a qual enviou, juntamente com Antônio Rodrigues da Silva, João Manuel Rodrigues e Manuel Duarte Gomes, queixa a D. Maria I. Referiram-se ainda, na citada carga sobre a presença ainda sensível da Companhia, assim como a presença de embarcações do Porto, Rio de Janeiro, além das que tiveram como partida a Costa da Guiné. Constatando-se ainda a “presença de hum grande número de empresarioz, novos comerciantes, que aqui se estabelecem”, mas que, segundo a missiva, sofriam com o fato de “haver Companhia que tudo desviava só [para] ella figurar, e dela tudo depender, constituindo-se hua calamidade e sendo a peste deste século” (AHU-Pará, Cx. 79, Doc. 6568).

As críticas não ficaram apenas na verbalização, a partir de 1778, passou a capitanear e a investir, juntamente com os novos grupos sociais estabelecidos no comércio de escravos e mercadorias. Já em 30 de julho de 1779, a sumaca “Senhora da Conceição”, de sua propriedade, chegou ao Pará com 15 escravos vindos de Parnaíba (AHU-Pará, Cx. 84, Doc. 6905), tendo ainda ele próprio participado na condição de “capitão” da sumaca “Senhora do Bonfim e São Felix” (provavelmente também de sua propriedade), em 1781, tendo chegado da Bahia com escala pelo Maranhão tendo descarregado 9 escravos, (AHU, Pará, Cx. 88, D. 7212).

<sup>6</sup> A partir de 1781 o capitão ainda se destacaria a bordo do navio “Nossa Senhora da Conceição e Rei David”, mas já não é mais possível comprovar a ligação dele com a Companhia.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

Tendo provavelmente adquirido um novo navio para a sua frota no ano seguinte, sendo exatamente nesta condição que a sua trajetória como “negociante” em crescimento encontrou-se com a do prático Manuel da Silva Tomás, o qual havia escolhido para as viagens de nau de sua propriedade, conforme indicamos acima. Cabe aqui um adendo, os circuitos do tráfico, com a ingerência de proprietários locais e de outras regiões havia favorecido uma modalidade de comércio atrelada aos setores que estavam distantes e resistência a Companhia. O “comércio interno de escravos” entre as praças litorâneas seria uma possibilidade bastante viável para homens que, como Ambrósio Henriques, verticalizaram as necessidades de mão de obra, valendo-se dela para os seus empreendimentos agrícolas. Não sem razão, Ambrósio Henriques chegaria ao final do século XVIII sendo considerado “um dos mais ricos proprietários de engenhos no Pará” (AHU-P, Cx. 112, D. 8732).<sup>7</sup>

O capitão Tomás aparecerá ainda desde o início de 1780 nos transportes de produções e gêneros de “homens de negócio do Pará”, e não somente de Ambrósio Henriques, mas também de Antônio Egídio, Joaquim José Mendes Pereira, Ignácio Joaquim de Oliveira, entre outros. No ano de 1787, comandará mais uma vez o navio “Grão-Pará”, outrora de propriedade da Companhia para Lisboa. Entretanto, ao analisarmos o mapa da carga daquela embarcação constatou-se um comércio claramente distinto daquele que se praticou na década de 1770 até 1780, pois a grande maioria da carga transportada não mais pertencia a Companhia, que sequer aparece no mapa, ou mesmo a Fazenda Real, mas sim aos lavradores e particulares emergidos do “novo comércio”.

### CONCLUSÃO

Priorizou-se neste texto a compreensão da trajetória laboral do capitão Manoel da Silva Tomás. A ligação dele com os negócios do mar e da terra consagrou esse sujeito como um personagem que estava na fronteira do comércio de escravos e produções. Ele esteve em África, transportando esses escravizados para o Grão-Pará e Maranhão, mas também cuidando para que o circuito e giro do comércio fossem realizados de forma eficaz e correspondessem as expectativas da Companhia monopolista e dos colonos / homens de negócio. Dessa forma, não se deixou de perceber a relação dele com as transformações político-econômicas relacionadas ao fim do monopólio da Companhia e sua rápida absorção pelo “comércio livre”, tendo se destacado no comando de várias embarcações de longo-curso, o que levou ao seu reconhecimento como maior prático do Pará ao longo do século XIX.

### REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. Trabalho escravo e feminino no Pará. In: *Cadernos do CFCH*, nº 2, série Antropologia, vol. 12, p. 53-84, Belém, Universidade Federal do Pará, 1987.

---

<sup>7</sup> A historiadora e antropóloga Cristina Donza Cancela, em sua tese de doutoramento, discute as redes estabelecidas de casamento e relações familiares dos Henriques na segunda metade do século XIX e XX tendo seus principais empreendimentos voltados a propriedade de terras, engenhos e fazendas de criação de gado com uso de mão de obra de escravizados. (CANCELA, 2006, p. 49-50)

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. 525 p.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII. *Revista Arrabaldes*. Petrópolis, ano I, nº 2, p. 101-117, 1988.

CALDEIRA, Arlindo Manuel. *Escravos e traficantes no Império Português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A esfera dos livros, 2013. 369 p.

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, vol. 26, nº 52, p. 79-114, 2006.

CHAMBOULEYRON, Rafael; BARBOSA, Benedito Costa; BOMBARDI, Fernanda Aires; SOUSA, Claudia Rocha de. 'Formidável Contágio', epidemias, trabalho e recrutamento na Amazônia Colonial (1660-1750). *Revista Manguinhos*, vol. 18, nº 4, p. 987-1004, 2011.

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. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006, 343 f.

CARSOSO, Alírio Carvalho. A conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 21, nº 61, p. 317-338, 2011.

DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970. (1º Volume). 286 p.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII-XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997. 350 p.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. (1ª ed. 1959).

GOMES, Flávio dos S. & SCHWARCZ, Lilia M. Amazônia Escravista. In: [et. Al.] *Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018. (Capítulo 09), p. 106 - 112.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. (1ª ed. 1978).

KELLY-NORMAND, Arlene Marie. Africanos na Amazônia: cem anos antes da Abolição. In: *Cadernos do IFCH (Centro de Filosofia e Ciências Humanas/UFPA)*, nº 18, 1988, p. 1-21, Belém, Universidade Federal do Pará, 1988.

MACLACHLAN, Colin. African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800. In: TOPLIN, Robert Brent (Org.) *Slavery and race relations in Latin America*. Westport: Greenwood Press, 1974. (Capítulo 4), p. 112-145.

MAFRA, Alessandra. À Sombra do Precursor: produção e recepção da obra O Negro no Pará, de Vicente Salles. *Revista Tempo & Argumento*. Florianópolis, v. 8, n. 18, p. 317-350, 2016.

MARQUESE, Rafael Bivar. As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira. *Revista de História*, São Paulo, nº 169, p. 223-253 (227), julho-dezembro, 2013.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

MATOS, Frederik Luizi. O comércio das “Drogas do Sertão” sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778). Tese de doutorado apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará, Belém. 2019, 403 f.

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

MOTT, Luiz. *Rosa Egípcia: uma santa africana no Brasil*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993. 750 p.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986. 420 p. (Quarta Edição)

PEREIRA, Manuel Nunes. A introdução do negro na Amazônia. *Boletim Geográfico - IBGE*, vol. 7, nº 77, p. 509-515, 1949.

PRADO Júnior, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1994. 390 p. (1ª ed. 1942).

REIS, Arthur Cezar Ferreira. O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia. ACTAS DO CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS. Lisboa, 1961. Comissão Executiva das Comemorações da Morte do Infante Dom Henrique, Lisboa, vol. 5, II parte, 1961, p. 347-353.

REIS, Arthur César Ferreira Reis. *A Política de Portugal no Valle Amazônico*. (2ª Ed.). Belém: Secretaria de Cultura do Estado do Pará (SECULT), 1993. 168 p. (Volume I)

REIS, Arthur César Ferreira Reis. Prefácio. In: DIAS, Manuel Nunes. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Universidade Federal do Pará, 1970, v.1, p. 17.

REIS, João José Reis & GOMES, Flávio dos Santos (eds.). *Liberdade por um fio história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 509 p.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, São Paulo: Unicamp, 2000. 238 p.

RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola – Rio de Janeiro, 1780-1860)*. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas de Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000, 421 f.

SALLES, Vicente. *O negro no Pará: sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará, 1971, 336 p.

SAMPAIO, Patrícia Melo. *Espelhos partidos: etnia. Legislação e desigualdade na colônia*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2012, 349 p.

SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasília: o tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c. 1778 - c. 1830*. Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará, Belém, 2013, 131 f.

SOUZA JUNIOR, José Alves. Negros da Terra e/ou Negros da Guiné: Trabalho, resistência e repressão no Grão-Pará no período do diretório. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, nº 48, p. 173-211, 2013.

SLENES, Robert. *Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava no Brasil Sudeste, século XIX*. Campinas: Editora da Unicamp, 2011, 302 p. (2ª Edição corrigida)

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

### Fontes Manuscritas.

#### Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa.

##### *Avulsos do Pará*

Carta do [governador e capitão general do Estado do Maranhão e Grão-Pará], Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, para o rei [D. João V], sobre o contágio de bexigas na capitania do Pará e as medidas tomadas a esse respeito. Datada de 26 de abril de 1759. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 31, doc. 2910

Mapa dos navios pertencente à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e que são utilizados no giro do seu comércio. Data anterior a 1750. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 32, doc. 3010.

Representação dos moradores da capitania do Pará para o rei D. José I. Datada de 15 de fevereiro de 1754. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 36, doc. 3342.

Ofícios do secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real para o governador e capitão general do Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Datados de 9 de março de 1755. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 37, doc. 3510.

Ofício do Bispo do Pará, D. Frei Miguel de Bulhões e Sousa, para o secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e de Guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo. Datado de 2 de agosto de 1775. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 38, doc. 3561.

Memória política anexa ao ofício do governador geral do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado ao seu irmão, Sebastião José de Carvalho e Melo. Datada de 10 de novembro de 1755. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 39, doc. 3674.

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 da Guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo sobre a conveniência de suspensão da Lei de Liberdade dos Índios. Datado de 12 de novembro de 1755. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 39, doc. 3676.

Ofício do governador interino do Estado do Maranhão e Pará, D. Frei Miguel de Bulhões e Sousa, para o secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e de Guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo. Datado de 11 de setembro de 1756. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 41, doc. 3787.

Carta da Junta da administração da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão para o rei D. José. Datada de 14 de novembro de 1757. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 43, doc. 3900.

Carta do governador Manuel Bernardo de Melo e Castro ao rei D. José. Datada de 7 de novembro de 1761. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 40, doc. 3968.

Ofício do governador Manuel Bernardo de Melo e Castro para o secretário de marinha e ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em que dá conta da visita que efetuou às fortalezas e vilas da capitania e dos problemas que encontrou, nomeadamente a falta de mão de obra escrava. Datado de 28 de abril de 1761. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa 48, doc. 4435)

Ofício do governador Manuel Bernardo de Melo e Castro para o secretário de marinha e ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre os problemas verificados na construção da nova corveta da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Datado de 16 de março de 1763. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 54, doc. 4906.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

Carta de Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio para o rei D. José I, remetendo a relação da carga da corveta São Francisco Xavier, de que é capitão Manuel da Silva Tomás. Datada de 15 de maio de 1767. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 60, doc. 5351.

Carta do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, para o rei D. José I, remetendo relação da carga transportada para o Reino a bordo da corveta “São Francisco Xavier”, de que é capitão Manuel da Silva Tomás. Datada de 20 de fevereiro de 1768. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 61, doc. 5434.

Ofício do governador do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário da marinha e ultramar, Martinho de Melo e Castro remetendo certidão e mapas dos rendimentos obtidos com os carregamentos de gêneros e escravos introduzidos pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão no porto de Belém do Pará no ano de 1773. Datado de 1 de março de 1774. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 72, doc. 6110.

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 procurador, Manuel Duarte Gomes para a rainha [D. Maria I], apresentando queixa contra o governador João Pereira Caldas. Datado após 23 de abril de 1778. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 79, doc. 6568.

Mapa de escravos conduzidos para a cidade de Belém do Pará no ano de 1779, vindo de Cachéu, Pernambuco, Bahia, Maranhão e Parnaíba. Data posterior a 1779. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 84, doc. 6905.

Ofício do governador e capitão general do Estado do Grão-Pará e Rio Negro, José Nápoles Telo de Menezes, ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa, partes de alfândega e relação das cargas importadas e exportadas no porto da cidade de Belém do Pará, a bordo dos navios. Datado de 31 de outubro de 1780. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 86, doc. 7064.

Ofício do juiz da alfândega da cidade de Belém, José Justiniano de Oliveira Peixoto, para o secretário de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga transportada do Pará para Lisboa, a bordo do navio Nossa Senhora da Conceição e Rei David, de que é capitão Manuel da Silva Tomás. Datado de 18 de novembro de 1781. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 88, doc. 7154.

Requerimento de António Infante Câmara para a rainha [D. Maria I], solicitando licença para passar a cidade de Belém do Pará, a bordo do navio [“Santo António Flor de Murta”] de que é capitão Manuel da Silva Tomás. Datado de 10 de maio de 1782. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 88, doc. 7195.

Ofício do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José de Nápoles Telo de Menezes, para o secretário de Estado de Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, remetendo os mapas de rendimentos dos gêneros do sertão e mais lavouras das povoações de índios, assim como a parte geral das embarcações entradas no porto de Belém do Pará e o mapa de carga, ambos de 1781. Datado de 15 de maio de 1782. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa 88, doc. 7212.

Ofício do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José de Nápoles Telo de Menezes, para o secretário de Estado de Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, remetendo cópias dos termos assinados pelo capitão do navio “Santo António Flor de Murta”, Manuel da Silva Tomás. Datado de 20 de setembro de 1782. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 89, doc. 7245.

Ofício do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro] José de Nápoles Telo de Menezes, para o secretário de Estado de Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro remetendo a cópia do termo assinado pelo carpinteiro de navios, Joaquim António de Oliveira, vindo de Lisboa a bordo do navio “[Santo António] Flor de Murta”, de que é capitão Manuel da Silva Tomás. Datado de 26 de maio de 1783. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 90, doc. 7302.

## Um capitão de tumbeiros na Amazônia Setecentista: Tráfico negreiro e seus agentes

Ofício do ouvidor geral e intendente dos Armazéns Reais da cidade de Belém do Pará, Matias José Ribeiro, para o [secretário de Estado de Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, sobre a saca de arroz transportada do Pará para Lisboa, a bordo do navio [“Santo António, Flor de Murta”, de que é capitão Manuel da Silva Tomás. Datado de 8 de maio de 1784. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 92, doc. 7410.

Ofício do desembargador [dos agravos da cidade de Lisboa], António Joaquim de Pina Manique para o [secretário de Estado de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], sobre a visita de ouro realizada ao navio “Santo António, Flor de Murta” de que é capitão Manuel da Silva Tomás, vindo do Pará. Datado de 11 de junho de 1784. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 93, doc. 7415.

Ofício do juiz de fora e da alfândega da capitania do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de Estado de Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga transportada pelo navio “Santo António, Flor de Murta”, de que é capitão Manuel da Silva Tomás, para Lisboa. Datado de 23 de outubro de 1785. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 95, doc. 7525.

Ofício do juiz de fora e da alfândega da capitania do Pará, José Pedro Fialho de Mendonça, para o [secretário de Estado de Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga transportada pelo navio “Santo António, Flor de Murta”, de que é capitão Manuel da Silva Tomás, para o Reino. Datado de 25 de agosto de 1786, **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 95, doc. 7580.

Ofício do desembargador [dos agravos da cidade de Lisboa], António Joaquim de Pina Manique para o [secretário de Estado de Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a visita de ouro efetuada ao navio “Santo António, Flor de Murta”, de que é capitão Manuel da Silva Tomás, remetendo lista dos gêneros e informando sobre os passageiros. Datado de 31 de outubro de 1786. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa nº 96, doc. 7598.

Carta do governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco de Sousa Coutinho, para a rainha [D. Maria I], remetendo os autos de justificação dos serviços prestados pelo coronel Ambrósio Henriques. Datado de 28 de abril de 1798. **AHU**, Pará (Avulsos), caixa 112, doc. 8732.

- **Transatlantic Slave Trade (TST)** – Numeração das viagens: 9053, 9054.

Texto recebido em: 19/04/2021  
Texto aprovado em: 06/11/2021