

**O COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS PARA O GRÃO-PARÁ NAS
CORRESPONDÊNCIAS DOS GOVERNADORES DURANTE O MONOPÓLIO
COMERCIAL (1757-1778)**

**THE SLAVE TRADE TO GRÃO-PARÁ IN THE CORRESPONDENCES OF
GOVERNORS DURING THE COMMERCIAL MONOPOLY (1757-1778)**

**LA TRATA DE ESCLAVOS HACIA GRÃO-PARÁ EN LAS CORRESPONDENCIAS
DE LOS GOBERNADORES DURANTE EL MONOPOLIO COMERCIAL (1757-
1778)**

Diego Pereira Santos¹

Resumo: O presente artigo é produto do encontro de novas fontes históricas e do tratamento para a compreensão do comércio de escravizados para a região setentrional da colônia, em particular para o Grão-Pará, durante o período de vigência do monopólio exercido pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1757-1778). A existência de uma consolidada historiografia sobre o comércio de escravizados durante o período pombalino não estabeleceu uma história total que não possa ser indagada ou perquirida a partir de outros lugares e registros históricos. Nesse sentido, a partir da inquirição das “Correspondência originais dos governadores do Pará com a corte” (20 livros, 4 utilizados neste artigo) busca-se analisar o trânsito de escravizados no Pará, porém sobre outros prismas, principalmente a dimensão da presença dos escravizados e de seus agentes, aqui enfatizados a partir da administração da Companhia, seus mestres/capitães e, quando foi possível, também proprietários de tumbeiros). A metodologia de análise dos dados foi essencialmente quantitativa, visto que se priorizou a aridez dos números e a organização e tabulação em tabelas, todavia, estabeleceu-se com ela um diálogo e entendimento das cifras no contexto do governo de José I e da política efetivada pelo ministério pombalino e seus interlocutores, em particular os governadores do Pará, diante da questão relacionada a mão de obra. Os resultados inclinam-se a uma análise das pessoas que estiveram envolvidas no comércio de escravos na Amazônia no terceiro quartel dos setecentos, bem como as suas agências, enquanto sujeitos igualmente necessários para o entendimento do funcionamento das lógicas mercantis.

¹ Professor da Universidade do Estado do Pará (UEPA). Doutor em Sociedad y cultura: Historia, Antropología, Arte y Patrimonio pela Universitat de Barcelona (UB, 2023). Membro do grupo de estudos e pesquisas da escravidão e abolicionismo na Amazônia. E-mail: diego.pereira@uepa.br. <https://orcid.org/0000-0002-7589-2571>.

Palavras-chave: Comércio de Escravizados; Grão-Pará; Monopólio da Companhia; Agentes.

Abstract: This article is the result of the collection of new historical sources and the treatment of the slave trade to the northern region of the colony, particularly to Grão-Pará, during the period of validity of the monopoly exercised by the General Company of Commerce of Grão-Pará and Maranhão (1757-1778). The existence of a consolidated historiography on the slave trade during the Pombaline period did not establish a complete history that cannot be investigated or researched from other places and historical records. In this sense, based on the inquiry of the “Original correspondence of the governors of Pará with the court” (20 books, 4 used in this article), we seek to analyze the transit of slaves in Pará, but from other perspectives, mainly the dimension of the presence of slaves and their agents, here emphasized from the administration of the Company, its masters/captains and, when possible, also owners of slave ships). The methodology for analyzing the data was essentially quantitative, since it prioritized the aridity of the numbers and the organization and tabulation in tables. However, it established a dialogue and understanding of the figures in the context of the government of José I and the policy implemented by the Pombaline ministry and its interlocutors, in particular the governors of Pará, regarding the issue related to labor. The results lean towards an analysis of the people who were involved in the slave trade in the Amazon in the third quarter of the eighteenth century, as well as their agencies, as subjects equally necessary for understanding the functioning of mercantile logic.

Keywords: Slave Trade; Grão-Pará; Company Monopoly; Agents.

Resumen: Este artículo es producto del encuentro de nuevas fuentes históricas y del tratamiento para comprender la trata de esclavos en la región norte de la colonia, en particular en Grão-Pará, durante el período de vigencia del monopolio ejercido por la Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará y Maranhão (1757-1778). La existencia de una historiografía consolidada sobre la trata de esclavos durante el período pombalino no estableció una historia total que no pueda ser investigada o investigada desde otros lugares y registros históricos. En este sentido, a partir de la investigación de la “Correspondencia original entre los gobernadores de Pará y la corte” (20 libros, 4 utilizados en este artículo) buscamos analizar el tránsito de esclavos en Pará, pero desde otras perspectivas, principalmente la dimensión de la presencia de esclavos y sus agentes, enfatizada aquí desde la administración de la Compañía, sus amos/capitanes y, cuando sea posible, también los propietarios de tumbeiros). La metodología de análisis de los datos fue esencialmente cuantitativa, privilegiándose la sequedad de los números y la organización y tabulación en tablas, sin embargo, se estableció con ella un diálogo y entendimiento de las cifras en el contexto del gobierno de José I y de la política implementada por el ministerio pombalino y sus interlocutores, en particular los gobernadores de Pará, ante la cuestión del trabajo. Los resultados se inclinan hacia un análisis de los pueblos que estuvieron involucrados en la trata de esclavos en la Amazonía en el tercer cuarto del siglo XVII, así como de sus agencias, como sujetos igualmente necesarios para comprender el funcionamiento de las lógicas mercantiles.

Palabras clave: La Trata de Esclavos; Grão-Pará; Monopolio de la Compañia; Agentes.

Introdução

O período de monopólio da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (doravante CGGPM) já foi bastante estudado, em particular porque ele está inscrito, quase em sua totalidade, dentro do período pombalino, que se estendeu de 1750 a 1777. Desta feita, ela foi seu produto imediato, e dessa forma impossibilita-se separá-la do governo de D. José I e do ministério de Sebastião José de Carvalho e Melo. Essa afirmativa possui reverberação direta nos estudos históricos, o que faz com que se esteja diante de uma temática “clássica” na historiografia² (Dias, 1970; Carreira, 1988).

A gênese da CGGPM foi enredada oficialmente a partir da solicitação de Mendonça Furtado a Carvalho e Melo, na qual afirmava que dela muito necessitava aquela região (Maxwell, 1996). Ante a primazia desse discurso colonial, deve-se considerar ainda as queixas dos moradores da capitania do Pará relacionadas à carência de escravos e dos prejuízos que essa falta trazia à economia. Um ano antes de sua criação, esses solicitaram autorização régia para o estabelecimento de uma Companhia de Comércio (AHU-Pará, Cx. 36, D. 3342).

Nesse ponto, parece haver uma similaridade entre a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755) e de Pernambuco e Paraíba (1759). Assim como ocorrera no Grão-Pará, em Pernambuco houve a “intenção dos senhores de engenho, lavradores e comerciantes em estabelecerem uma Companhia para aumentar a entrada de escravos em Pernambuco, transportar gêneros produzidos na capitania ao Reino e comercializar têxteis” (Dias, 2005, p. 7). A possibilidade de um controle local parece ter representado um empecilho para a aceitação dessas propostas, uma vez que iam ao encontro do exercício do mercantilismo pombalino.

A ligação com o comércio de escravos está nas finalidades intrínsecas da formação da empresa no norte da colônia, tendo em vista duas frentes principais: o estímulo à introdução de mão de obra africana e do comércio de produtos exportáveis. No entanto, não se pode considerar esses elementos de forma estática, pois estiveram associados ainda ao momento de publicação da lei de liberdades dos índios (1755) e da privação do governo temporal da Companhia de Jesus. O plano de Mendonça Furtado apontava para uma sequência de ações que iniciavam com a retirada das fazendas, concedidas pela coroa em forma de cômmodos aos religiosos regulares; o posterior término do controle dos jesuítas na jurisdição das aldeias e,

² A intenção aqui, no entanto, não está no julgamento dos feitos de D. José I e do ministério pombalino, mesmo que, em algum momento, se possa relacioná-los ao contexto e ao período das transformações econômicas e políticas que alcançaram a capitania do Grão-Pará. Para maior compreensão do “caráter pombalino”, ver: FALCON, Francisco José Calazans. *A Época Pombalina: Política Econômica e Monarquia Ilustrada*. São Paulo: Ática, 1993, p. 224-230.

finalmente, a publicação da *lei de liberdades*, a qual deveria ser estabelecida ao mesmo tempo, em que os desembarques de navios de negros ocorressem (AHU-Pará, Cx. 39, D. 3676). Essa organização tinha como propósito evitar a contestação dos regulares.

A utilidade da criação da Companhia Geral para o governador Mendonça Furtado não se resumia somente aos interesses e necessidades do Estado do Maranhão e Grão-Pará, mas também a Portugal, primeiro por afastar a presença de estrangeiros dos domínios coloniais lusos e, segundo, pela extinção do monopólio que os regulares tinham em relação às drogas do sertão (exportação) e de víveres (interno à nação). Nesse sentido, atendia o rei o duplo interesse de estabelecer um “comércio, que fosse útil aos seus vassalos e, em consequência, aos seus reais erários” (AHU-Pará, Cx. 39, D. 3674)

* * *

O presente artigo tem como objetivo compreender o comércio com a capitania do Grão-Pará, inscrito em grande parte pelas atividades da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, durante o monopólio comercial e sua abertura para o comércio livre, destacando a operação do comércio a partir dos traslados de embarcações para a capitania do Grão-Pará. Nesse sentido, pretende-se compreender a organização do comércio de escravizados e seus agentes, em especial os capitães das embarcações.

As fontes principais deste texto são as “correspondências dos governadores do Pará com a corte” (1764-1807), sob a salvaguarda do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Esses documentos são registros oficiais nos quais se destacam o balanço de receitas e dívidas ativas e passivas em cada ano da administração dos governadores e podem ser analisadas ainda como uma forma de racionalizar as contas da Fazenda Real, acompanhadas de notas explicativas; mapas de importação e exportação, além de ponderações e discursos sobre a mão de obra, com destaque para a introdução de escravos.

As indicações parecem de forma pormenorizada, como durante a administração de Francisco de Souza Coutinho, assim como muitas vezes esparsadas em outros governos. Essa afirmação faz-se importante, pois Coutinho escreveu um libelo sobre as instâncias e dinâmicas sobre o comércio de escravos, enfatizando a diminuta quantidade dos cativos que desembarcavam no Pará durante a CGGPM, especialmente devido ao fato de que, segundo ele, o Maranhão teria sido privilegiado nesse quesito. Apesar disso, pode-se acompanhar que ele ainda rememora com saudosismo o tempo do monopólio comercial, particularmente quando se refere ao vigoroso comércio de escravizados que outrora ocorria para o Mato Grosso.

Os dados das entradas de escravizados no porto do Pará estão expressos nas *Correspondências*, ano após ano, de 1755 a 1778. Esse levantamento anual e descritivo foi executado pelos administradores da extinta Companhia de Comércio do qual passaram certidão, bem como foram cotejados com as cifras e informações da

alfândega. Dessa forma, completou-se uma série completa com os traslados de escravizados para o período do monopólio estabelecido pela CGGPM.³

O trabalho com registros numéricos sobre a quantidade de desembarcados na colônia é um terreno quase sempre impreciso e desafiador, principalmente quando se busca computar os desembarcados no Grão-Pará. Entretanto, algumas tentativas têm sido encampadas e, até certo ponto bem-sucedidas, neste sentido enfatiza-se a base de dados comércio do transatlântico de escravizados, o *slave voyage*.⁴ Seus apontamentos buscam, a partir de um exercício e com a colaboração de pesquisadores de diversos países, alcançar as cifras e, em certa medida, as dinâmicas do comércio de escravizados, incluindo em seus filtros os registros de viagem de tumbeiros em direitura à Amazônia.⁵

Os dois conjuntos supracitados representam, em grande medida, dados oficiais do negócio de escravizados africanos para a Amazônia. Esse alerta carrega uma dupla finalidade, em primeiro lugar a possibilidade de existência de outras embarcações e trânsitos não registrados, de forma intencional ou não; bem como fraudes e contrabandos e, segundo, ainda que se considere a primeira questão, as quantidades anotadas não deixam de ser indicativos importantes para se estabelecer e conhecer a lógica de funcionamento desse comércio.

A contabilidade das importações compulsórias de escravizados, de acordo com as duas fontes históricas, estão elencadas em A: 13.352,⁶ B: 14.448. A diferença numérica entre elas é de 1.096 escravizados, cerca de 10%, o que demonstra uma variação significativa entre os registros, o que pode ser um indicativo de que, em alguns casos, os dados do *Trans-Atlantic Slave Trade Database* (TSTD) sejam determinados, apesar das indicações nas fichas de viagem, pelo número de embarcados e não de desembarcados.⁷ As pequenas variações entre os registros, inferiores a 5%, devem ser descartadas, uma vez que podem ser relacionadas a morte já em solo brasílico.

³ Desde o início das operações da Companhia houve o franqueamento dos livros da alfândega aos caixas da empresa, cujo objetivo era ter o controle sobre as produções e direitos a serem cobrados diante dos produtos e até aqueles em que havia isenção (AHU-Pará, Cx. 39, D. 3666).

⁴ Site <https://www.slavevoyages.org/>

⁵ A base tem o potencial de enfatizar séries completas de registros e temporalmente duradouras sobre a presença de embarcações com carga de escravizados em direitura às Américas, o que por si só é importante dada a possibilidade de mensuração da razoabilidade desse comércio, afirmando hipóteses e tendências; por outro, não se pode atribuir as fichas numeradas das viagens atlânticas um conteúdo inquestionável.

⁶ Considera-se o ano de 1778 pelo fato de ainda haver o trânsito de embarcações da frota da Companhia e o início do comércio livre. Porém, caso se centre a análise tão somente os anos de monopólio, a cifra alcançada é de 12.587 escravizados, em 59 viagens, durante 22 anos.

⁷ Uma questão metodológica importante é que determinadas fontes indicadas nas fichas do TSTD não são suficientes para a determinação do número de escravizados desembarcados. Isso gera certa imprecisão nas cifras apensadas pela base de dados, em particular no cotejamento com outros registros históricos.

Quadro 1 - Escravos desembarcados no Grão-Pará (1757-1778)

	A	B
1757	387	379
1758	1103	1140
1759	518	524
1760	209	351
1761	524	524
1762	1637	1673
1763	147	147
1764	885	899
1765	832	838
1766	138	141
1767	441	441
1768	268	159
1769	180	181
1770	708	903
1771	895	1011
1772	518	652
1773	807	810
1774	307	319
1775	696	712
1776	870	866
1777	517	534
1778	765	1244
Total	13352	14448

Coluna A: Escravos desembarcados segundo as “correspondência originais dos governadores do Pará com a corte” (1792-1805). Coluna B: Importação de escravizados. Fontes: Correspondências dos governadores com a corte e fichas de viagem TSDT, consultadas em 05/10/2024.

A partir de 1755, iniciou-se um comércio cujo privilégio alcançava a ligação entre a empresa pombalina e as áreas de desembarque na Amazônia, com destaque às capitanias do Pará e do Maranhão. No entanto, deve-se aclarar que a cessão exclusiva das regiões da África nas quais esse comércio se afirmaria somente se estabeleceu dois anos depois a partir da solicitação da Junta de administração da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão para D. José I sobre a exclusividade das relações comerciais com as ilhas de Cabo Verde e anexas; a Costa da Guiné, desde o Cabo Branco até o Cabo das Palmas; sendo ainda apensado o encargo do domínio político e militar que a empresa teria sobre o território durante vinte anos. O Alvará de confirmação foi ratificado pelo rei de Portugal em 28 de novembro de 1757 (AHU-Pará, Cx. 43, D. 3900).

Ainda no ano de 1757, as duas embarcações que adentraram a capitania do Pará, com o objetivo de descarregar escravizados, não eram da região na qual passou a se estabelecer a exclusividade do comércio a partir da determinação real. Respectivamente, nos meses de outubro e novembro, houve um desembarque de um navio de Angola com 371 escravos e de um pessoal do Maranhão, mais modesta em relação à carga, com apenas 16 congêneres. Somente a partir do ano seguinte, passou a ocorrer o comércio regular com os portos de Bissau e Cacheu. Essa estabeleceu-se, mesmo que com variação numérica, ano após ano, até a flexibilização das relações comerciais com a região ocidental. Não houve um único ano em que não tivesse ocorrido o desembarque de escravizados dessa região.

De maneira geral, ao longo do período corrente do monopólio, as embarcações percorreram a chamada rota triangular, tendo como ponto de partida o porto de Lisboa, do qual partiam para a realização de negociações nos portos costeiros africanos, sob a exclusividade do comércio; até o Grão-Pará, lugar no qual descarregavam os escravizados e também abasteciam as naus com produções locais de valor considerável no mercado internacional para o torna-viagem. Até pela estrutura do comércio estabelecido, existia a primazia de portugueses metropolitanos diante do comércio constituído com a região setentrional da colônia brasileira. (Silva, 1994, p. 193)

A análise dos dados desse comércio permite ainda uma visão geral das regiões cujos indivíduos foram desterrados em direção ao Pará. Os escravizados partiram de duas principais regiões da África (centro-ocidental e da Alta Guiné, não foi identificado nenhum trânsito neste período da porção oriental) e costeiros (como o Maranhão e a Bahia).

Tabela - Desembarcados no Grão-Pará por região de procedência

Procedência	Nº de viagens	Nº de desembarcados	Percentual
África Centro-Occidental	12	5107 (média: 425,58)	38,24%
Alta Guiné	48	8131 (média 169,39)	60,89%
África Oriental	-	-	0%
Outras capitanias	4	114 (média: 28,5)	0,85%
Total	64	13352 (média: 208,62)	100%

Fonte: Correspondências originais dos governadores com a corte.

Será desenvolvido um transporte de escravizados de Angola, até certo ponto regular até 1765, apesar das ausências de desembarques nos anos de 1760, 1761 e 1763. Após esse período inicial, a rota será somente restabelecida em 1776, 11 anos

após o primeiro momento de ligação. Segundo Carreira, a interrupção foi provocada, principalmente, pela participação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e da Paraíba naquela localidade⁸ (Carreira, 1988, p. 99).

Os navios que navegaram dos portos de África Centro-Occidental, como Angola e Benguela, eram, em geral, os que carregavam maior número de escravizados. Ainda que não tenhamos os dados completos de desembarque, tomando por referência a média de africanos desembarcados, é lícito afiançar uma média superior a 425 escravizados por embarcação, em geral, transportados em “navios”, termo mais genérico, ou em “galeras”. Esse comércio foi realizado nas embarcações que conseguiram atravessar as rotas do atlântico com o maior número de pessoas, o que exigia um transporte realizado em tumbeiros de grande e médio porte e, portanto, com maior tonelagem.⁹

Em termos de número de viagens, essa rota foi a menos frequente, sobretudo se se estabelece uma comparação com regiões cujos escravos tinham maior procedência. Em termos percentuais, representaram apenas $\frac{1}{4}$, ou seja, 25% a menos de deslocamentos das naus da Alta Guiné. Essa confirmação pode ser um referente interessante de observação, uma vez que pode ser um aspecto revelador das condições de transporte e condicionante da comprovada maior mortandade dos navios que partiam da região centro-occidental.¹⁰

Quadro 2 - Frequência por tipo de embarcação

Embarcação	Nº de viagens
Corveta	27
Galera	25
Navios	9
Sumacas	3
Total	64

Fonte: Correspondências originais dos governadores com a corte.

A maior parte das embarcações foi navios, galeras e corvetas que estavam mais adaptadas às grandes distâncias percorridas no comércio intercontinental com a

⁸ Sobre a Companhia de comércio de Pernambuco e Paraíba, ver: MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). *Afro-Ásia*, nº 48, p. 45-76, 2013 e DIAS, Érika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. In: *ACTAS do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Universidade Nova de Lisboa & Departamento de Ciências Humanas Instituto de Investigação Científica Tropical. 2005.

⁹ Sobre a discussão das tonelagens dos navios no século XVIII, ver: Caldeira, 2013, p. 117.

¹⁰ O governador Manuel Bernardo de Melo e Castro, informava em 1759, sobre a carga de negros que haviam chegado em Belém esclarecendo sobre a grande mortandade existente naquela embarcação. O navio partiu de Angola com 500 escravos e chegou ao porto de destino com 368, tendo morrido 132 negros. Os motivos dos falecimentos alegados eram: já haviam embarcado doentes em Angola, a lotação da embarcação e serem “de mais ínfima reputação”. (AHU-Pará, Cx. 45, D. 4105)

África. As sumacas, eram definidas como “embarcação rasa costeira, de pescar; embarcação rasa e ligeira de dois mastros”. (Faria, 1849, 162; Silva, 1831, p. 765). O tamanho e a velocidade tornaram-nas bastante viáveis nos trânsitos de portos litorâneos para o Maranhão e Grão-Pará, possibilitando a navegação contra as correntes, mormente em navios que saíam da Bahia. Em portos mais próximos, como o Maranhão, eram úteis por causa dos baixios das salinas na entrada da capitania do Pará que, muitas vezes, levavam os navios à pique.

As notícias sobre a presença das sumacas na Amazônia estão referendadas ainda no período do comércio exclusivo, sendo descrito pelas autoridades como ilícito e irregular, pelo menos até o ano da abertura do comércio livre. Os apontamentos tornaram-se mais frequentes nos primeiros anos da década de 1770, quando o governador da capitania do Maranhão, Clemente Pereira de Azeredo Coutinho e Melo, alegou serem “fatos notórios” as entradas de centenas de escravizados da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro pelo porto da Parnaíba, acrescentando ainda que as embarcações que faziam aquele comércio eram as mesmas que negociavam as carnes secas para o Pará (AHU-Pará, Cx. 46, D. 4526).

Essas embarcações somente aparecem na documentação oficial a partir de 1778, quando duas sumacas da Bahia e uma do Maranhão desembarcaram no Grão-Pará. São registrados ainda, depois de todo o período do monopólio, os nomes dos senhorios das embarcações: Maria Luciana da Trindade é indicada como proprietária do navio e dos 79 escravos presentes na sumaca *São João Santo Antônio e Almas*¹¹ e Manoel de Faria da de mesmo tipo denominada *Nossa Senhora Mãe dos Homens Santo Antônio e Almas* com 16 escravos, morador da mesma localidade. Ainda é associado um terceiro negociante, nesse caso o proprietário e capitão da sumaca *Nossa Senhora da Abadia Santo Antônio e Almas*, Felipe Lourenço, mas não há segurança na informação se ele é ou não morador do Maranhão. (Correspondência dos governadores do Pará com a corte. 1792)

Quadro 3 - Frequência de capitães nos portos

Nº de viagens	Quantidade de Capitães
1 – 2	26
3 – 4	6
Mais de 5	2
Total	34

Fonte: Correspondências originais dos governadores com a corte.

¹¹ O registro ainda afirma que ela é moradora da Bahia. Sobre Maria Luciana da Trindade e a presença de mulheres em sociedades relacionadas comércio de escravizados na Bahia, ver: Souza, 2023, p. 208 e 209.

Apesar de pouco explorados pela historiografia, no intento do entendimento das especificidades desse comércio, optou-se ainda por estreitar a ligação com os capitães das embarcações. Esses, ao longo do período estabelecido, desempenharam função essencial no deslocamento de escravizados e funcionaram como agentes que ligavam os interesses dos financistas e administradores da Companhia Geral com aqueles que receberiam a mão de obra, uma vez que eram responsáveis diretos pelo trânsito transatlânticos ou internos até o porto de destino. Cândido Souza chama a atenção para o fato de que os capitães desempenhavam diversas funções, dentre as quais a de agente comercial, sendo o “rei”, o “diplomata” e “guerreiro e comerciante de seus reinos ao singrar os mares negreiros” (Souza, 2011, p. 136).

O quadro acima indica que a maior parte dos capitães de embarcações que estiveram presentes em viagens no Grão-Pará foram capitães ocasionais (26), dessa forma frequentaram, durante todo o período, apenas uma ou duas vezes o território. A anotação à essa questão tem como objetivo ampliar a possibilidade da anotação a pouca aptidão e conhecimento que possuíam em relação ao território, o que comumente gerou naufrágios na costa do Maranhão e do Grão-Pará. A imperícia era frequentemente relacionada ao desconhecimento, o que poderia ainda exigir que adquirissem um prático experiente e local naquela costa.

As fontes compulsadas não mencionam a condição social ou a nacionalidade / naturalidade dos capitães das embarcações da Companhia de comércio. Contudo, apesar de não ser possível afirmar esses dados de qualificação dos indivíduos, é possível afiançar que, no século XVIII, 74% dos capitães eram nascidos em Portugal (Rodrigues, 2015, p. 298). Esse indicativo percentual possui plausibilidade, em especial pelo silenciamento dos registros, podendo-se pressupor que fossem brancos e reinóis.

Entre os que mais frequentaram os portos do Grão-Pará, estão: e João do Espírito Santo (7), Manoel da Silva Tomás (6 traslados), Ignácio Luís da Silva (4) e Manoel Luís do Cabo (4), o que demonstra certo grau de especialização deles nas viagens em direção à capitania principal do Estado. João do Espírito Santo, foi o que mais se deslocou para o Grão-Pará. Sua atuação passa a se revelar mais tardiamente em relação ao primeiro, inicia sua trajetória, nos traslados ao Grão-Pará, somente no ano de 1772, ou seja, nos derradeiros do monopólio. No entanto, a partir desse ano, ele participou ativamente dele, aparecendo nos registros, de forma ininterrupta, até 1781, quando então foi noticiado o seu falecimento no porto de Cacheu (AHU-Pará, Cx. 88, D. 7151).

Manoel da Silva Tomás destacou-se por sua presença significativa nos traslados para o Grão-Pará, mas chegou da mesma maneira a participar ativamente do comércio de escravizados conduzindo embarcações para a capitania do Maranhão, tendo para ali realizado suas primeiras viagens até 1766, quase sempre na Corveta

São Francisco Xavier.¹² A partir de 1767 será constantemente registrado nos documentos de desembarque do Pará até 1776, revelando sua grande participação diante dos negócios da empresa pombalina e sobre o comércio realizado por ela, tendo praticado frequentemente a “rota triangular” (Santos, 2021, p. 67-68).

O capitão Ignácio Luís da Silva viajou para a capitania do Pará em 4 ocasiões: 1767, 1768, 1770 e 1771 e sempre associado à corveta denominada São Pedro Gonçalves. As fontes manuscritas do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) sobre a capitania do Pará dão conta somente se sua ligação com a Companhia Geral e as viagens que fez do Pará em direitura a Lisboa e que enviavam cargas e produções do Norte, entretanto sem qualquer relação direta com o comércio de escravizados, ainda que existam indicações precisas dessa presença nas correspondências dos governadores com a corte.

Diferente do anterior, a presença de Manoel Luís do Cabo é bem registrada a partir de 1771, quando inicia essa trajetória com o navio São Pedro, que desembarcou 176 cativos. Nos anos seguintes, até 1775 (exceto 1774), ele passou a outra embarcação, a corveta Nossa Senhora da Oliveira, também de propriedade da Companhia Geral. Em 1773, sob sua responsabilidade, houve a entrada de 2 carregações com 236 escravos dos portos de Bissau e Cacheu remetidas pelos administradores por conta da Companhia, dentre os quais: 2 ficaram doentes em Bissau, 16 morreram na viagem e um no Pará. Dessa forma, somente 217 restaram vivos. Nos registros do AHU também é possível identificar os valores pelos quais foram comercializados: em valor unitário, somente um único escravizado atingiu 137 mil réis (valor máximo no plantel) e a maioria da carga, 80 escravos, foram negociados por 115 mil réis (AHU-Pará, Cx. 70, D. 6011).

Era muito comum, e ocorreu com todos os capitães supracitados que, além dos escravizados que eram desembarcados nas áreas setentrionais da colônia, as embarcações de torna-viagem para Lisboa também levassem gêneros locais na busca por satisfazerem as dinâmicas de comércio estabelecidas pelo monopólio e, em menor escala, de particulares. Em relação a capitania do Grão-Pará, havia a proeminência de produções de saída como o cacau, café, óleo de copaíba e aguardente (AHU-Pará, Cx. 68, D. 5832). Essas cargas, além de terem importância no comércio colonial, de importância para a metrópole portuguesa, ainda poderiam estar ligadas ao comércio internacional e a possibilidade de reexportação para outros países.

Considerações Finais

O texto aqui apresentado não tem a pretensão de desenvolver o tema à exaustão. Reconhece-se de antemão, pelo contrário, que ele já possui uma

¹² Provavelmente, a corveta capitaneada por ele foi a mesma que foi construída, no ano de 1763, no estaleiro da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em Belém.

considerável menção e discussão na historiografia portuguesa e amazônica, notadamente quando se fala do uso de fontes, sobretudo das balanças comerciais existentes nos arquivos da capital portuguesa, que de forma alguma devem ser desconsideradas ou desmerecidas diante de qualquer análise séria.

Trata-se, no entanto, neste artigo expositivo e analítico, de discorrer sobre algumas possibilidades de perquirição das “correspondências dos governadores com a corte”, as quais se cruzou com as fontes disponíveis na documentação do arquivo histórico ultramarino sobre a capitania do Pará, no sentido de associá-las às proposições que se aproximam dos sujeitos envolvidos no tráfico e suas trajetórias individuais e coletivas, seja como for, considerando-os como sujeitos de suas próprias histórias.

Para além de tendências amplas, dados e estimativas tomadas como gerais, aproxima-se, na construção narrativa, de uma história regional da capitania do Grão-Pará, sem a qual não se torna plausível o entendimento de uma dimensão global do tráfico de escravizados. Não se pode tomar a história do norte da colônia como apenas um apêndice e corporificar os desejos e anseios dos governantes portugueses. Desde o período de gestão da Companhia, a articulação do local com o regional e o global tornaram-se elementos imbricados.

A articulação com as *Correspondências* permitiu uma análise centrada na estrutura e dinâmica do comércio de escravizados no Grão-Pará. As fontes e o tratamento dispensado a elas possibilitaram uma aproximação a compreensão dos esforços da Companhia em estabelecer um abastecimento regular de mão de obra, ao mesmo tempo que permitiram uma abertura para novas formas de entendimento do comércio de escravizados para o Grão-Pará, principalmente quando se considera a diversidade de sujeitos que participavam das travessias marítimas, como os capitães. Nesse sentido, conclui-se que a história em construção do tráfico precisa cada vez mais se aproximar das histórias dos invisibilizados.

Referências

- 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.
- CARREIRA, António. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão**. São Paulo: Editora Nacional, 1988.
- DIAS, Érika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. In: **ACTAS do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades**. Universidade Nova de Lisboa & Departamento de Ciências Humanas Instituto de Investigação Científica Tropical, 2005.
- DIAS, Manuel Nunes. **Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970.

- FALCON, Francisco José Calazans. **A Época Pombalina: Política Econômica e Monarquia Ilustrada**. São Paulo: Ática, 1993.
- FARIA, Eduardo de. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. Volume terceiro. Lisboa: Typografia Lisbonense, 1849.
- MAXWELL, K. **Marques de Pombal: Paradoxo do Iluminismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). **Afro-Ásia**, n. 48, p. 45-76, 2013.
- RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. **Anos 90**, v. 22, n. 42, p. 295-324, 2015.
- SANTOS, Diego Pereira. Um capitão de tumbeiros na Amazônia setecentista: tráfico negreiro e seus agentes. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará**, v. 8, n. 2, p. 51-76, 2021.
- SANTOS, Fabiano Vilaça dos. Os Capitães-Mores do Maranhão e a administração da capitania em tempo de governador ausente (C. 1673-1751). **História**, v. 40, p. 1-30, 2021.
- SILVA, Antônio de Moraes. **Dicionário da Língua Portuguesa**. Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia, 1831.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. (Org.). **Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil**. Lisboa: Verbo, 1994.
- SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. “**Perseguidores da espécie humana**”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. 2011. 218 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.
- SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. **O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817)**. 2023. 432 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador. Tese (Doutorado em História) - Universidade Nova de Lisboa (cotutela), Lisboa, 2023.

Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa sobre a capitania do Maranhão

AHU, Maranhão (Avulsos). Cx. 46, D. 4526. [posterior da 18 de dezembro de 1772]

Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa sobre a capitania do Pará

AHU, Pará (Avulsos). Cx. 36, Doc. 3342. [15 de fevereiro de 1754]

AHU, Pará (Avulsos). Cx. 39, Doc. 3674. [10 de novembro de 1755]

AHU, Pará. (Avulsos). Cx. 39, Doc. 3676. [12 de novembro de 1755]

AHU, Pará (Avulsos). Cx. 43, Doc. 3900. [14 de novembro de 1757].

AHU, Pará (Avulsos). Cx. 45, Doc. 4105. [06 de agosto de 1759]

AHU, Pará (Avulsos). Cx. 68, Doc. 5832. [5 de abril de 1772]

AHU, Pará (Avulsos). Cx. 70, Doc. 6011. [21 de maio de 1773]

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

BR RJANRIO 59. COD.0.99, v. 01 - Correspondência dos governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. 1764-1767

BR RJANRIO 59. COD.0.99, v. 02 - Correspondência dos governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. 1768-1771

BR RJANRIO 59. COD.0.99, v. 03 - Correspondência dos governadores do Pará com a corte. Cartas e Anexos. 1781.

BR RJANRIO 59. COD.0.99, v. 13 - Correspondência do Pará com a corte. Cartas e Anexos. 1792.