



Revista Historiar

ISSN: 2176-3267

Vol. 10 | Nº. 18 | Jan./Jun. de 2018

**Marley Antonia Silva da  
Silva**

*Doutoranda em História pelo  
PPHIST/UFPA, professora do IFPA/  
campus Tucuruí.*

marleyhist@yahoo.com.br

# DA COSTA DO GRÃO-PARÁ AO SERTÃO DO BRASIL: tráfico de escravizados entre Belém, Mato Grosso e Goiás

---

## RESUMO

O porto de Belém durante o século XVIII recebeu milhares de cativos. Parte dos que chegaram ao mercado do Ver o Peso seguiam para o interior do Estado do Brasil, notadamente para as capitanias de Mato Grosso e Goiás. Esse trabalho analisa o tráfico de gente entre Pará, Mato Grosso e Goiás. As fontes utilizadas foram as do Arquivo Histórico Ultramarino e do Arquivo Público do Pará.

**Palavras-chave:** Tráfico. Pará. Goiás. Mato Grosso.

---

## ABSTRACT

The port of Belém during the eighteenth century received thousands of captives. Some of the people who came to the Peso market went to the interior of the State of Brazil, notably to the captaincies of Mato Grosso and Goiás. This work analyzes the trafficking of people between Pará, Mato Grosso and Goiás. Overseas History and the Public Archive of Pará.

**Keywords:** Traffic. Pará. Goiás. Mato Grosso.

## Introdução<sup>1</sup>

Os trabalhadores que coletavam ouro em Mato Grosso<sup>2</sup> e Goiás<sup>3</sup> durante o século XVIII eram africanos escravizados, em sua maioria. Localizadas no interior da América Portuguesa, a região precisava dos portos litorâneos para prover escravizados e mercadorias. O porto de Belém era um dos locais de fornecimento de cativos para as capitanias auríferas<sup>4</sup> de Mato Grosso (Vila Bela e Cuiabá) e Goiás<sup>5</sup> (Vila Boa de Goiás). O trajeto desde o litoral africano até Belém costumava durar cerca de quarenta e cinco a noventa dias<sup>6</sup>, os cativos saíam dos navios e eram destinados ao mercado do Ver o Peso; com uma tabuleta no pescoço, onde constava o preço de cada um; eram examinados e vendidos. Muitos seguiriam para a região central do Estado do Brasil, e para isso faziam outro percurso demorado, passariam ainda um ano ou mais navegando pela malha fluvial até chegar à região aurífera.

O trânsito da mercadoria humana entre a costa africana e o norte da América Portuguesa pode ser dividido basicamente em três momentos. O primeiro vai das últimas décadas do século XVII até a primeira metade do século XVIII (1680 até 1755) quando ocorreu a criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão empresa que estabelece o monopólio no comércio para a região e que tinha como objetivo principal a inserção de mão de obra africana.

No segundo momento temos os anos de 1756 a 1777 que foram propriamente os de ação da empresa monopolista, que era responsável pelo comércio de mercadorias na região. A Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão fez parte de um conjunto de medidas durante o período pombalino (1750-1777) que juntamente com o fim da escravidão indígena, a retirada do poder

---

<sup>1</sup> O texto é um desdobramento do projeto de doutoramento.

<sup>2</sup> Para melhor entender a formação e configuração da capitania de Mato Grosso Ver: ROSA, Carlos Alberto. *O urbano colonial na terra da conquista*, In: ROSA, Carlos Alberto & JESUS, Nauk Maria de (Orgs). *A Terra da Conquista: História de Mato Grosso colonial*, Cuiabá: 2003.

<sup>3</sup> Para melhor entender a formação e configuração da capitania de Goiás, ver: GOMES, Horieste e Neto, Antonio Teixeira. *Geografia Goiás- Tocantins*. Editora UFG, 1993, Goiânia.

<sup>4</sup> Para melhor entender a questão da produção aurífera na região ver: LEMES, Fernando L (coord.). *Para além das Gerais: Dinâmica dos povos e instituições na América portuguesa: Bahia, Goiás e Mato Grosso*. Goiânia, Ed. Da Puc, Goiás, 2015.

<sup>5</sup> Para melhor entender a economia aurífera em Goiás ver: PALACÍN, Luís. *O século do ouro em Goiás, 1722-1822: estrutura e conjuntura numa capitania de Minas*. Goiânia: UCG Editora, 1994.

<sup>6</sup> CARREIRA, Antonio. *As Companhias Pombalinas de Navegação Comércio e Tráfico de Escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969. p. 51.

temporal dos missionários sobre os aldeamentos indígenas e a expulsão dos jesuítas formava um conjunto de medidas para “desenvolver” a região.

Com o fim do exclusivo comercial, exercido pela empresa mercantil, começa então o terceiro período que se estende de 1778 com o retorno a iniciativa particular até 1841, último ano de entrada de cativos oriundos de África no Pará. Esse trabalho utiliza documentação do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) e a documentação compilada do Arquivo Público do Pará por Anaíza Vergolino e Napoleão Figueiredo no livro “A presença Africana na Amazônia Colonial: uma notícia histórica. O intuito aqui é analisar o tráfico de almas entre o Pará, Mato Grosso e Goiás, especialmente quando findo o exclusivo comercial.

### **A Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão: um pouco de historiografia**

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

A Companhia estabeleceu o monopólio no tráfico e comercialização de escravos africanos no Grão-Pará e Maranhão,

A introdução de mão de obra africana no Estado do Grão-Pará e Maranhão era a razão principal da existência da Companhia. O tráfico de escravos seria encarado pela empresa pombalina como negócio vital, porquanto, suposta a liberdade dos índios, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de S. Luis e de Belém para Lisboa.<sup>7</sup>

Para o historiador Manoel Nunes Dias, defensor da empresa, “a Companhia mudou, realmente, a roupagem e a fisionomia da terra que há muito aguardava lavragem e sangue novo”.<sup>8</sup> Os benefícios propiciados pela empresa não foram poucos, ainda de acordo com Nunes,

---

<sup>7</sup> DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: UFPA, 1970, vol. 1. p. 459.

<sup>8</sup> Idem, *Ibid.*, p. 56.

A atividade do arriscado e dispendioso empreendimento constitui a primeira experiência séria de colonização da Amazônia. A atividade mercantil da Companhia foi o grande fator de humanização da paisagem. Estimulando o cultivo de produtos tropicais comerciáveis, a Companhia encaminhou em sólidas linhas o processo de desenvolvimento econômico das terras do norte da colônia.<sup>9</sup>

A Companhia também foi tema de amplo estudo de Antônio Carreira, entretanto, este último, coloca algumas questões não apontadas por Nunes, por exemplo, questiona se a criação da Companhia de fato foi uma ideia concebida por Mendonça Furtado. O historiador aponta documentos de 1688, onde fica demonstrado o interesse na formação de companhia proveniente de capitais privados oriundos da Metrópole e do Brasil. Nesse sentido, a organização da companhia em questão não constituiu uma inovação, de acordo com o mencionado autor.<sup>10</sup>

O êxito da empresa é apontado por diversos trabalhos, acompanhem os argumentos de alguns. Para Luiz Felipe de Alencastro, a Companhia fez parte de uma operação da Metrópole para enquadrar a região no sistema atlântico.<sup>11</sup> De acordo com Maria Celestino de Almeida, o tráfico de cativos oriundos da África, “foi insignificante na Amazônia até meados do século XVIII quando, com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, um número considerável de escravos foi introduzido na região”.<sup>12</sup>

A empresa em questão, como nos informa Carreira, “tratou-se de uma organização mercantil, de estilo amplo, monopolista e de capitais provenientes da emissão de ações”.<sup>13</sup> Entretanto, a mesma não conseguiu o monopólio sem ter que conceder largos favores a Coroa, que garantia o exclusivo da Companhia através de medidas como: negar despachos aos navios “estranhos” e confiscar aqueles que tentassem sair sem o documento. Essa relação de troca entre a Companhia e a Coroa é assim apresentada por Manuel Nunes:

---

<sup>9</sup> DIAS, op. cit., pp. 55-56.

<sup>10</sup> CARREIRA, Antônio. Op. cit. 1969, p.20.

<sup>11</sup> ALENCASTRO, Luis Felipe. *Com quantos escravos se constrói um país? O Brasil não era viável sem Angola. In: Raízes Africanas*. Figueiredo, Luciano (org). Rio de Janeiro: Sabin, 2009, pp.142-143.

<sup>12</sup> ALMEIDA, Maria Celestino de. *Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII*. Revista Arrabalde, ano I, n° 2 (set-dez, 1988), p, p.102.

<sup>13</sup> CARREIRA, op. cit., p. 65.

O que houve foi uma espécie de reciprocidade de favores entre o monarca e a empresa mercantil, simbiose política e econômica de interesse para ambas as causas. Ao soberano cumpriam determinadas funções, onde a Administração necessitasse da presença reguladora ou coatora do poder público. A Companhia, por seu lado, ficaria incumbida do financiamento da obra de defesa dos territórios incorporados ao domínio da Coroa, encargo que interessava à segurança do seu próprio patrimônio.<sup>14</sup>

A defesa das fronteiras era uma das funções da empresa que aumentou quantitativamente os braços africanos nas capitanias; para Patrícia Sampaio, “não restam dúvidas quanto ao impacto provocado pela Companhia de Comércio sobre a demografia escrava no Grão-Pará”.<sup>15</sup> A perspectiva de que a empresa alterou o perfil econômico e social da região, também aparece em Carreira:

Parece supérfluo repetir que o desenvolvimento econômico e populacional do Maranhão e do Pará, na segunda metade do século XVIII, se ficou a dever em escala apreciável à ação da Companhia monopolista.<sup>16</sup>

Tal percepção é ratificada por Manuel Nunes, ao atribuir a empresa “a primeira experiência séria e colonização da Amazônia”.<sup>17</sup> Na agricultura, a Companhia incentivou o cultivo do arroz, anil vegetal, cacau, café. “Dir-se-ia que a Companhia, com sua fecunda atividade fomentista, nucleou as populações. Pelo menos contribuiu enormemente para isso, reunindo a maior parte dos lavradores em torno de si, sedentarizando-os à terra agricultada”<sup>18</sup>. A empresa para este autor operou mudanças profundas que não ocorreram apenas no cenário amazônico.

Os cativos vindos de África eram vendidos geralmente a crédito pela Companhia, os colonos pagavam com gêneros (algodão, arroz, cacau). A empresa concedia prazo aos moradores, em geral dois ou três anos, para pagamento das “peças” recebidas, esta medida facilitava o acesso dos que residiam na colônia aos homens trazidos de África para o trabalho na mencionada região.

Para Vicente Salles, a avaliação da Companhia também foi positiva:

Os 22 anos de atividades da Companhia provam que a empresa pombalina, apesar de seus defeitos, não falhou e que a política escravista adotada pela

<sup>14</sup> NUNES, Manuel 1970, Op Cit, p. 16.

<sup>15</sup> SAMPAIO, Patrícia. *Escravidão e Liberdade na Amazônia: notas de pesquisa sobre o mundo do trabalho indígena e africano*. 3º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Florianópolis, 2007. Disponível em: <http://www.labhstc.ufsc.br/pdf2007/53.53.pdf>. Acesso em 18 e janeiro de 2008.p. 3.

<sup>16</sup> CARREIRA, Antonio. *Ibid.*, p. 217.

<sup>17</sup> DIAS, Manuel Nunes. *op. cit.*, pp. 55-56.

<sup>18</sup> *Idem*, *Ibid.*, p. 58.

metrópole, sob a inspiração do Marquês de Pombal teve profundas consequências na Amazônia.<sup>19</sup>

Seguindo está mesma ótica, Jonas Queiroz e Flávio Gomes afirmam que “o fluxo de escravos negros para a Amazônia havia aumentado consideravelmente após a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em 1755”.<sup>20</sup> Ainda que haja uma concordância no fato de a empresa colonial introduzir maior quantidade de escravos no Grão-Pará, isso não significa que as necessidades do tráfico tivessem sido supridas completamente através da Companhia, haja vista que, apesar da ação da mesma, os moradores ainda clamavam por mão de obra:

Na correspondência dos anos seguintes, o teor dos documentos é o mesmo, constatando-se a situação descrita por esse e por outros governadores que o sucederam. Havia uma reclamação generalizada contra o pequeno número de escravos importados pela companhia. Generalizada porque a queixa não procedia apenas dos lavradores e senhores de engenho, porém da Magistratura, aparentemente também descontente com a Administração da Companhia.<sup>21</sup>

É interessante a reflexão de Anaíza Vergolino, enquanto os autores preocupam-se exaustivamente em afirmar que com a Companhia a demografia escrava africana sofreu um impacto positivo; a autora, baseada nos documentos contidos do Arquivo Público do Pará, preocupa-se em ampliar a questão e sinalizar para o fato de que mesmo com o sensível aumento no número de africanos introduzidos na Amazônia Colonial com o estabelecimento da Companhia, a mesma não conseguiu atender à demanda dos colonos. Ainda que a empresa monopolista tenha contribuído de forma singular para o fornecimento de trabalhadores africanos cativos, não resolveu o problema de fornecimento de mão de obra africana.

Afinal, nem todos estudiosos da questão foram entusiastas da empresa monopolista. O historiador português João Lúcio de Azevedo, questionou o sucesso da ação da Companhia e afirmou que “no Pará, nem a menor recordação subsiste

---

<sup>19</sup> SALLES, op. cit., p. 60.

<sup>20</sup> GOMES, Flávio dos Santos & QUEIROZ, Jonas Marçal de. *Em outras margens: escravidão africana, fronteiras e etnicidade na Amazônia*. In: PRIORE, Mary del & GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e histórias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p. 143.

<sup>21</sup> VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: Arquivo Público do estado do Pará, 1990. p. 47.

d'esta empresa, que cercada de tantos privilégios, devia opulentar esta região fertilíssima".<sup>22</sup> Este historiador foi um crítico severo da empresa, demonstrou os muitos problemas ocasionados pelo estabelecimento da mesma, a sobretaxa dos produtos, preços elevados dos gêneros trazidos da metrópole, a corrupção de seus membros e a escassez no fornecimento de mantimentos para o estado do Grão-Pará e Rio Negro. O autor, inclusive, questiona a eficiência da empresa em atender seu principal intento, a avaliação que faz da ação da empresa pombalina.

### **Tráfico de almas através do rio Madeira (1755-1777)**

As avaliações sobre a Companhia são divergentes, mas sua relevância para a intensificação do tráfico de africanos é incontestável, foi com o advento do exclusivo comercial que as transações mercantis entre Pará e Mato Grosso (era proibida a navegação no Tocantins até 1782, por isso mercadorias e escravizados seguiam do Pará pelo rio Madeira até chegar a Mato Grosso e de lá eram levadas a Goiás) se intensificaram, manufaturas importadas da Europa, armamentos, tecidos, perfumaria, além é claro, de trabalhadores cativos africanos chegavam às capitanias do Brasil Central. Alguns acionistas da empresa pertenciam a Mato Grosso.<sup>23</sup> A organização necessária para realizar as transações comerciais rio Madeira acima, pode ser observado no trabalho de Nathália Rodrigues que trata de alguns aspectos de como operava a empresa Pombalina na capitania de Mato Grosso.<sup>24</sup>

Sobre os números de escravizados adentrados no norte da América Portuguesa, no período do monopólio temos a seguinte síntese na tabela:

---

<sup>22</sup> AZEVEDO, João Lúcio. *Estudos de História Paraense*. Belém: SECULT, 1994, pp.102-103.

<sup>23</sup> DIAS, op. cit., pp.230-234.

<sup>24</sup> RODRIGUES, Nathália Maria Dorado. *A atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*. In: ANZAI, Leny Caselli e MARTINS, Maria Cristina Bohn (orgs.) *Histórias coloniais em áreas de fronteiras: índios, jesuítas e colonos*. São Leopoldo, RS: Oikos; Unisinos; Cuiabá, MT: EdUFMT, 2008.

**Tabela 1** - Escravos desembarcados pela Companhia (1755-1777)

	Nunes Dias <sup>25</sup>	Antonio Carreira <sup>26</sup>	Bezerra Neto <sup>27</sup>
Pará	14.749	13.834	16.852
Maranhão	10.616	10.815	12.000
Total	25.365	24.649	28.852

De acordo com Antonio Baena a maioria dos cativos trazidos pela empresa monopolista, teria sido enviada as capitanias do Brasil Central. A mercancia de cativos com Mato Grosso durante o monopólio também foi mencionada por Vicente Salles<sup>28</sup>. Cerca de um terço dos cativos que a Companhia trouxe ao Pará teria sido enviado (pelo rio Madeira-Mamoré ou Tapajós) ao Mato Grosso e de lá reenviados pela rota Vila Bela-Cuiabá-Vila Boa de Goiás. Entretanto, os trabalhos de Baena e Salles não apresentam nenhuma documentação que permita acompanhar o fluxo de escravos entre Pará e Mato Grosso.

Seguindo a inferência de Antonio Baena e de produções subsequentes que o replicam, José Maia Bezerra Neto<sup>29</sup>, a partir do montante que teria chegado durante o monopólio em Belém, fez uma projeção os cativos que saíram do Pará e seguiram pela malha fluvial até Mato Grosso e adjacências. Seriam cerca de 5.637 pessoas escravizadas (um terço dos desembarcados durante o exclusivo comercial). Todavia, o mapa geral dos escravos, indica quantos cativos entrou legalmente- o contrabando de escravos ouro e mercadorias era uma constante na região - na capitania de Cuiabá e Mato Grosso desde 1720 a 1772. São registrados no documento 874 cativos enviados do Pará; os dados divergem muito. Essa divergência numérica pode nos levar a muitas reflexões, mas, gostaria de destacar uma aqui. Existe uma corrente bastante aceita na historiografia, que afirma que o Pará não possuía condições de absorver mão de obra africana em função de uma economia extrativa e de moradores “pobres”.

<sup>25</sup> NUNES, Manoel, op. cit. vol. 1, p.468-469.

<sup>26</sup> CARREIRA, Antonio. op. cit. p. 91.

<sup>27</sup> BEZERRA NETO, Maia, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2 edição, 2012, 2 ed p.55.

<sup>28</sup> SALLES, Vicente. *O negro no Pará: sob o regime de escravidão*. 3ª edição. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005. p.55.

<sup>29</sup> BEZERRA NETO, op. cit. p. 56



O historiador Arthur Cezar Ferreira Reis<sup>30</sup>, um pioneiro nos escritos sobre o negro no Pará, aponta justamente para a questão da pobreza dos moradores que impossibilitava a importação de trabalhadores africanos.

A população era, porém, pobre, muito pobre mesmo. Escasseavam os recursos para a importação do braço africano. E ainda, apesar de todas as dificuldades, naturais ou criadas, o contingente gentio local era o suficiente.

Nessa mesma perspectiva que os colonos não possuíam recursos para absorver a mão de obra africana argumenta Pereira: “também, dada à pobreza dos negociantes do Pará, os que se incumbiam de introduzi-los não os podiam pagar por preços mais vantajosos oferecidos por negociantes de outras capitanias”.<sup>31</sup> Segundo Maria Celestino de Almeida, os escravos eram “encaminhados para o Mato Grosso, como forma de garantir os recursos para tão custosa empresa, assegurando de antemão, para a Companhia Geral de Comércio, um mercado consumidor que garantisse o pagamento de suas compras em ouro e não simplesmente com gêneros exportáveis, como acontecia geralmente no Pará e no Maranhão”.

No entanto, os dados do mapa de 1772 sugerem que a maioria dos escravizados africanos foram absorvidos no estado do Grão-Pará. A região possuía um extenso território, demandava muitos trabalhadores para a produção. O extrativismo era uma atividade importante, mas, a agricultura também era atividade amplamente desenvolvida.

Daril Alden nos informa, por exemplo, que a produção do cacau liderou as exportações desde as primeiras décadas do século XVIII, o mesmo autor ainda nega que a economia da região tenha sido inteiramente de subsistência antes da implantação da Companhia apontando que, anteriormente a existência da empresa, a Amazônia já estava ligada aos mercados europeus. O historiador lembra ainda que o aumento no fornecimento de trabalhadores africanos, presumivelmente contribui para um crescimento das plantações de cacau.<sup>32</sup> O pesquisador é enfático

---

<sup>30</sup> REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O negro na empresa colonial dos portugueses na Amazônia*. Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimientos. Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações da Morte do Infante Dom Henrique, vol. V, III parte, 1961, p. 350.

<sup>31</sup> PEREIRA, Manuel Nunes. *A introdução do negro na Amazônia*. Boletim Geográfico – IBGE. vol.7, n.º 77 (1949), p. 511.

<sup>32</sup> ALDEN, Dauril. *O Significado da Produção do Cacau na Região Amazônica*. Belém: NAEA/ UFPA, 1974. p. 39.

ao afirmar que o cacau, (tanto o silvestre como o cultivado) foi o principal produto de exportação da Amazônia que teve relevância, que de acordo com o autor pode ser dividida em períodos

No início da década dos anos 1730, o cacau se tinha tornado o principal produto de exportação da Amazônia, posição que continuaria a ocupar por mais de um século. Os anos que ficam entre 1730-quando as estatísticas de exportação se tornaram disponíveis pela primeira vez - e 1822 (quando o Brasil se tornou independente) podem ser divididos em três períodos distintos. Em falta de melhores termos, o primeiro, que vai até 1755, pode ser chamado, a “a primeira era do livre comércio”. O segundo, que se estende de 1756 a 1777, foi o “período do monopólio”, quando a economia da região Amazônica foi controlada pela famosa Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Esse controle cessou em 1778, quando a Companhia não conseguiu renovar seu contrato, começando uma nova era de livre comércio.<sup>33</sup>

Sobre o segundo argumento utilizado para afirmar a “incapacidade” de absorção de mão de obra africana escravizada (pobreza dos colonos), o historiador Souza Junior destaca:

Em vários momentos da colonização da Amazônia foram feitas tentativas de facilitar o acesso dos colonos a escravos africanos por preços subsidiados que esbarraram na resistência dos mesmos sob a alegação de que sua pobreza não lhe permitia tal luxo. Mas, a verdade é que tal resistência decorria do fato dos referidos colonos considerarem um desperdício de dinheiro a compra de escravos africanos, quando tinham a disposição milhares de trabalhadores índios na própria região. O problema era a dificuldade que encontravam para disponibilizá-los.<sup>34</sup>

Não restam dúvidas que o porto de Belém forneceu mercadorias e trabalhadores cativos para Mato Grosso e Goiás onde a cidade do Pará, funcionava como entreposto comercial para Lisboa.<sup>35</sup> Por outro lado, é possível e necessário questionar se esse um terço proposto para reexportado (durante o exclusivo comercial) da cidade do Pará até as capitanias do sertão brasileiro realmente se efetivou. A documentação consultada não aponta essa direção e as atividades econômicas desenvolvidas no Grão Pará demandavam muitos trabalhadores.

---

<sup>33</sup> ALDEN, op. cit., pp.31-32.

<sup>34</sup> SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do Cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos: Um estudo sobre a Companhia de Jesus e a política pombalina*. Tese de Doutorado, PUC – São Paulo, 2009, p.67.

<sup>35</sup> LOPES, Siméia de Nazaré. *As Rotas do Comércio Do Grão-Pará: Negociantes e Relações Mercantis (c. 1790 a c. 1830)*. Tese de Doutorado, Instituto de História, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, RJ, 2013, p.220.

## Seguindo as correntezas do Madeira e do Tocantins: liberdade no comércio de gente entre Pará, Mato Grosso e Goiás.

Em 05 de janeiro de 1778, foi abolido oficialmente o exclusivo comercial que a Companhia detinha. O resultado desta ação de acordo com Nunes foi,

O aflitivo diminuendo que se segue ao aniquilamento da Companhia, resultante do ato político de D. Maria I, vê-se com nitidez nas palavras escritas em 4 de novembro de 1778 por Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro: como estes povos se degolam uns aos outros subindo os escravos a um exorbitante preço.<sup>36</sup>

Carreira faz ressalvas sobre algumas afirmativas de Nunes Dias relativas ao fim do monopólio da Companhia. De acordo com o mesmo autor, “Quem lê Nunes Dias pode pensar que a actividade da Companhia terminou, de facto, em 1777 e com ela o transporte de escravos para o Brasil”.<sup>37</sup> De fato, as atividades da empresa não foram encerradas após ter sido facultado por meio de decreto a todos os comerciantes do reino o comércio para o Pará e Maranhão. “A título de curiosidade e para demonstrar a importância política, econômica e financeira da empresa, basta dizer que, extinta em 1778, ainda comercializou, com maior ou menor amplitude, até 1788, e a sua liquidação definitiva só se deu 136 anos depois em 1914”.<sup>38</sup>

É certo que o comércio não se atravancou depois do exclusivo comercial. Para Bezerra Neto aumenta a migração forçada de africanos em direção a Belém, no pós monopólio. Cresceram as médias anuais e o tráfico se intensificou.<sup>39</sup> O historiador Walter Hawthorne também aponta números do tráfico pós exclusivo comercial, tanto para o Maranhão quanto para o Grão-Pará e também indica crescimento do tráfico.<sup>40</sup> Essa continuidade e intensificação no tráfico possibilita com que Belém prossiga reexportando mão de obra escravizada para as capitânicas de Mato Grosso e Goiás.

---

<sup>36</sup> DIAS, 1970, vol. 2, p.494.

<sup>37</sup> CARREIRA, 1969, p.48.

<sup>38</sup> Id., *Ibid.*, p.45.

<sup>39</sup> BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará: sécs. XVII-XIX*. Belém; Paka-Tatu, 2 edição, 2012, p.60.

<sup>40</sup> HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York: Cambridge University Press, 2010, pp.40,41-52-53.

O governador de Mato Grosso Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, escreve ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro informando que desde 1772 “se não remetiam nenhum socorro sobre conta da Provedoria do Grão-Pará, e que todas as despesas com a Companhia de Comércio do Grão-Pará têm sido pagas pela capitania de Mato Grosso”<sup>41</sup>.

Com o fim do privilégio da empresa pombalina, as cobranças das dívidas que os moradores haviam contraído, foram logo efetivadas e em 1779, Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, governador de Mato Grosso escreve ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro e dá notícia das cobranças que se fizeram no Real Cofre, pertencentes aos primeiros seis meses de pagamento dos devedores da extinta Companhia do Grão Pará.<sup>42</sup>

A Companhia mesmo depois de 1778 continuou financiando o comercio e fornecendo produtos e trabalhadores escravizados para o Mato Grosso, fazia isso enviando mercadorias a prazo para os negociantes que realizavam comércio entre o Pará, Vila Bela e Cuiabá. É possível flagrar esse tipo de atividade em 1781 quando os homens de negócio de Mato Grosso, contraíram dividas com a empresa pombalina para pagar com dezoito meses<sup>43</sup>. No Pará a empresa trouxe cativos até 1785<sup>44</sup> então só pôde fornecer cativos para o interior do estado do Brasil até esta data. O ápice do comercio entre Pará e Mato Grosso, teria sido em 1788, após esse período houve paulatino decréscimo nas trocas comerciais.<sup>45</sup>

Os negociantes de Mato Grosso já não precisavam de intermédio da Companhia e vinham diretamente até o Pará comprar cativos e mercadorias. Como fazia, em 1787 o negociante José Antonio Gonçalves Prego, que com suas três canoas, veio até o Pará, numa viagem que durou um ano e quatorze dias, levando para Vila Bela diversos produtos além de vinte e oito escravos.<sup>46</sup>

---

<sup>41</sup> AHU-MATO GROSSO, cx. 18, doc. 42 AHU\_CU\_010, Cx. 20, D. 1220

<sup>42</sup> AHU-MATO GROSSO, cx. 19, doc. 23 AHU\_CU\_010, Cx. 20, D. 1240

<sup>43</sup> DAVISON, David Michel. *River & Empire. The Madeira route and the incorporation of the railian far West, 1737-1808*. Tese de Doutorado, Yale University, 1970. p.319

<sup>44</sup> SILVA, Marley Antônia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012. p. 106

<sup>45</sup> David Davison, p. 157-204

<sup>46</sup> AHU-MATO GROSSO, cx. 27 . doc. 28 AHU\_CU\_010, Cx. 31, D. 1695

No caso de Goiás o comércio direto entre Belém e Vila Boa ocorrerá somente em 1782, quando a liberação oficial das viagens através do Tocantins foi permitida<sup>47</sup>. O governador de Goiás, Luís da Cunha Meneses, escreve em 20 de maio de 1783 ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a entrada, pelo rio Tocantins, vindo da capitania do Pará, uma carga de várias mercadorias em onze canoas pertencentes ao capitão de Auxiliares Paulo Fernandes Belo e ao porta bandeiras Manuel Joaquim de Matos.<sup>48</sup> As viagens ao longo do Tocantins eram dispendiosas, para armar uma embarcação com mercadorias e escravos exigia grandes investimentos.<sup>49</sup>

As correntezas, o conflito com populações indígenas, a alimentação, o cansaço/desgaste dos remeiros (indígenas e negros), as doenças ao longo do caminho, tornavam essas viagens perigosas além de dispendiosas. Havia o interesse conjunto da administração lusa em manter a comunicação e comércio entre Goiás e o Pará, combater as rebeliões e o desejo de liberdade da população negra também era um objetivo conjunto das autoridades do Pará e Goiás, é por isso, que o governador do estado do Pará e Rio Negro escreve a Lisboa preocupado com a comunicação entre as duas capitanias através do Tocantins, bem como apreensivo com um preto chamado João Rodrigues, que no ano de 1799 em Goiás, exaltava o acontecimento na França.<sup>50</sup>

Dos sertões de África para os sertões de Goiás era um longo itinerário e na América Portuguesa, as principais rotas de entradas de africanos na capitania de Goiás eram pelo Pará, Maranhão e Bahia.<sup>51</sup> O auge da população negra em Goiás foi o ano 1789<sup>52</sup>, sendo o Pará, de acordo com Katia Mattoso a principal rota de abastecimento, fica evidente que tanto o fim do monopólio de comércio e a abertura do rio Tocantins intensificaram o tráfico entre Pará e Goiás.

No ano de 1796, o administrador da capitania de Mato Grosso, escreve ao governador do Grão-Pará, Dom Francisco Maurício de Souza Coutinho e insta pelo

---

<sup>47</sup> FLORES, Kátia Maia. *Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2006, p.76

<sup>48</sup> AHU-Goiás AHU\_CU\_008, Cx. 34, D. 2100.

<sup>49</sup> LOPES, Siméia. op. cit. p.182

<sup>50</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 116, D. 8955.

<sup>51</sup> SALLES, Gilka V. F. de. *Economia e escravidão na Capitania de Goiás Economia e escravidão na capitania de Goiás*. Goiânia: Cegraf/UFG, 1992.

<sup>52</sup> KARASCH, Mary C. *Centro Africanos no Brasil Central*. In: Diáspora Negra no Brasil. HEYWOOD, Linda, M. (org) São Paulo. Contexto, 2010.p. 132

“restabelecimento do comércio, entre as mesmas capitanias, amortecido e quase todo extinto, depois da extinção da Companhia dessa com tão grave prejuízo de ambas”.<sup>53</sup> Esse discurso que o comércio desacelerou com o fim da Companhia pode ser questionado. É possível fazer isso de forma breve, acompanhando, as atividades de um comerciante do Pará: Ambrósio Henriques.

Esse homem de negócios vivia em Belém e aparece como financiador do tráfico de gente<sup>54</sup>. A família Henriques estava entre as mais tradicionais da ilha do Marajó<sup>55</sup>. Todas as terras da ilha Mexiana, desde 1766 pertenciam a sua família, sem mencionar as terras no Rio Arari e no Rio Cururu<sup>56</sup>. Ambrósio Henriques era militar<sup>57</sup> e rico proprietário de terras, engenhos, sesmarias e ilhas. Herdou ainda de seu sogro, a grande fazenda Jaguarari.<sup>58</sup> Nos mapas de população aparece como cabeça de família, com mais de um domicílio na freguesia de Acará.<sup>59</sup> Ambrósio Henriques mantinha intensas atividades comerciais com Mato Grosso<sup>60</sup>, em 1804, por tanto, muito depois do fim do monopólio, nada menos que vinte e cinco negociantes de Mato Grosso possuíam dívidas com Ambrósio Henriques. As dívidas contraídas demonstram justamente o contrário de “comércio amortecido” entre as capitanias.

## Conclusão

O Pará durante o século XVIII usou fartamente a mão de obra indígena e africana. As relações econômicas desenvolvidas estavam fortemente ligadas ao extrativismo, todavia, a agricultura também era atividade relevante. Os cativos chegados ao porto de Belém espalhavam-se pelo extenso território do estado do

---

<sup>53</sup> VERGOLINO-HENRY & FIGUEIREDO, *Ibid.*, p. 160.

<sup>54</sup> SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação apresentada ao programa de pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), 2012.

<sup>55</sup> SOARES, Eliane Cristina Lopes. *Família, compadrio e relações de poder no Marajó (séculos XVIII e XIX)*. Tese de doutorado, PUC- SP, 2010, p.53.

<sup>56</sup> *Id.*, *Ibid.*, p.62.

<sup>57</sup> SILVA, Marley, *op. cit.* p.109.

<sup>58</sup> SOARES, 2010, p.91.

<sup>59</sup> CARDOSO, Alana Souto, *Apontamentos para História da Família e Demografia Histórica da Capitania do Grão-Pará (1750-1790)*. Dissertação de mestrado, UFPA, 2008, p.181.

<sup>60</sup> Ver DAVISON David, *op. cit.* p.459 e AHU-MATO GROSSO, cx. 36, doc. 61 AHU\_CU\_010, Cx. 43, D. 2100

Grão-Pará, mas também seguiam para outras regiões do estado do Brasil, a exemplo de Mato Grosso e Goiás.

O comércio interno de escravizados com as capitanias da fronteira oeste da América Portuguesa, torna se regular com a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que conectou diferentes territórios do Império Português através de atividades comerciais. Do Pará eram enviadas mercadorias pelo rio Madeira, pela mesma malha fluvial seguiam também cativos.

O monopólio teve fim em 1777 e o Pará manteve se como fornecedor de mercadorias e escravizados, para as capitanias do Brasil Central. A partir 1782 com a abertura do rio Tocantins para navegação, escravizados seguem direto de Belém para Goiás direcionados para trabalhar principalmente nas jazidas Goiás e Mato Grosso, tanto pelo rio madeira, quanto pelo Tocantins.

---

***Marley Antonia Silva da Silva***

Doutoranda em História pelo PPHIST/UFPA,  
professora do Instituto Federal de Educação,  
Ciência e Tecnologia do Pará – IFPA / Campus  
Tucuruí.

---