

FOMENTO ULTRAMARINO E MERCANTILIS-
MO: A COMPANHIA DO GRÃO-PARÁ E
MARANHÃO.
(1755-1778) (VII).

(Continuação).

MANUEL NUNES DIAS

Professor de História da Civilização Americana da Fa-
culdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade
de São Paulo.

QUARTA PARTE. — O GIRO MERCANTIL.
CAPÍTULO II. — CARREGAMENTOS, MERCADOS E
MERCADORES.

c). — *As carregações de mão-de-obra africana.*

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 um negócio vital, porque, suposta a liberdade do índio, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade haviam de transportar de São Luís e de Belém para Lisboa.

Quer-nos parecer que já ficou demonstrado que o extremo-norte do Brasil debatia-se, no começo da segunda metade do século XVIII, em amargosa situação de abatimento (1). A angústia fazia-se presente em todos os setores da vida. A aflitiva crise de mão-de-obra, da qual resultavam enormes desassossegos econômicos, caminhava paralelamente com o melancólico quadro político-social do Estado. O ato político da realeza em 1755, libertando o indígena do trabalho escravo (2), aumentou ainda mais a comoção, ameaçando atirar a já precária economia de subsistência para um despenhadeiro sem fundo.

(1). — Cf. A situação do extremo-norte do Brasil.

(2). — *Ibidem.*

Foi nessa delicada conjuntura que a ação decisiva da empresa colonial pombalina se fêz sentir, substituindo o escravo indígena pelo africano, em consonância ao que havia ficado estabelecido no parágrafo trigésimo da instituição da sociedade (3). Em virtude de semelhante artigo, confirmado pelo alvará régio de D. José I, dado em Lisboa a 7 de junho de 1755 (4), ficou a Companhia com a exclusividade da introdução de escravos negros africanos no Estado do Grão-Pará e Maranhão (5). Esta disposição estatutária alarmou logo os lavradores do Estado. O lucro que a instituição monopolista auferia pela venda dos escravos negros, não estando taxado, podia ser aumentado a seu bel-prazer. A inquietação dos colonos mais se acentuou quando os administradores da Companhia espalharam a nova de não poder esta fazer a negociação por menos de 150\$000 réis por escravo (6).

O governador do Estado representou logo para o reino, propondo que se taxasse o preço dos escravos africanos para evitar que êste se elevasse de forma a acarretar malefícios aos lavradores, à colônia e, conseqüentemente, à própria Corôa. Como terapêutica assentou-se que a Companhia não pagaria à Fazenda Real direitos de entrada dos navios carregados de escravos para que os preços pudessem ser conforme as posses dos moradores (7). A medida beneficiava a todos, inclusive à própria instituição mercantil pelo maior aproveitamento econômico das terras, de cujo cultivo dependiam as exportações de Belém e São Luís.

(3). — "Porque os moradores daquellas Capitánias conhecendo a falta que nellas fazem os escravos negros, de cujo serviço se tem seguido tantas utilidades aos outros Domínios de V. Magestade na America Portugueza, obtiverão em Resolução de dezasete de Julho de mil e setecentos cincoenta e dous, expedida em Provisão do Conselho Ultramarino de vinte e dous de Novembro do mesmo anno, a faculdade de formarem huma Companhia para resgatar os dittos escravos nas Costas de Africa, a qual com effeito propuzerão no sobredito plano de quinze de Fevereiro do anno proximo passado, e carta de quatro de Março do mesmo anno: Ha V. Magestade por bem, que a ditta faculdade tenha o seu cumprido effeito nesta Companhia, para que só ella possa exclusivamente introduzir os referidos escravos negros nas sobreditas duas Capitánias e vendellos nellas pelos preços em que se ajustar, pagando os costumados direitos à Real Fazenda de V. Magestade" (Estatutos, parágrafo 30, págs. 11-12).

(4). — *Idem.*, págs. 19 e seg.

(5). — Em resolução de 17 de julho de 1752, expedida pelo Conselho Ultramarino a 2 de novembro do mesmo ano, a Corôa já havia outorgado a outra sociedade planejada o monopólio do tráfico de escravos africanos. O empreendimento, no entanto, ficou no mundo dos sonhos. O exclusivo de transporte de negros foi, então, delegado à Companhia do Grão-Pará e Maranhão (Cf. *Estatutos...*, parágrafo 30, págs. 11 e seg.).

(6). — Cf. Carta do Bispo do Pará, D. Miguel de Bulhões, a Sebastião José de Carvalho e Melo, datada do Pará a 7 de novembro de 1755, in A.H.U.-M.P. 1755.

(7). — Carta de Pombal a seu irmão, Mendonça Furtado, datada de Lisboa a 1 de junho de 1756 (*Idem*, M.P. 1756).

A venda da mercadoria humana fazia-se da seguinte maneira: chegadas as carregações, expunham-se os escravos na praça do mercado com uma tabuleta ao pescoço com o respectivo preço fixo, uma vez que não se abatia a menor parcela. Dado o caso do negro, que haviam adquirido por bom preço, ser portador de algum defeito não notado no ato da compra, a Companhia nem o trocava nem indenizava o prejuízo (8).

A escravagem do índio do Brasil ficou, pois, proibida. A partir de então, os colonos deviam valer-se tão somente da mão-de-obra escrava transportada pelos navios da Companhia dos centros de resgate do Atlântico africano — Cacheu, Bissau e Angola — para os portos de São Luís do Maranhão e Belém do Pará (9).

A introdução regular de escravos negros no extremo-norte do Brasil deve-se à Companhia. Antes do estabelecimento da empresa pombalina não havia escravatura africana nas capitânicas do Pará e Maranhão. A mão-de-obra era assente no trabalho forçado do indígena.

A entrada de mão-de-obra negra no Estado do Grão-Pará e Maranhão era questão vital para o vivificante *processus* multiplicador de riqueza social que a Companhia se propunha realizar, bem como para a conquista e humanização da terra que a realza desejava incorporar ao seu patrimônio ultramarino, permanentemente ameaçado de entrar na partilha política e econômica do Atlântico, já inaugurada em sólidas linhas pelas grandes potências mercantilistas (10).

Criada a Companhia em 7 de junho de 1755 (11), na mesma altura em que a Corôa deu liberdade aos índios do Brasil, já no ano seguinte seus navios transportavam do mercado de Cacheu os primeiros 94 escravos negros introduzidos pela empresa no Estado do Grão-Pará e Maranhão (12). Esse pequeno lote — primeira experiência — custou à Companhia, desembarcado no Pará, a importância de 6.670\$960 réis, tendo sido vendido por mais de sete contos de réis — exatamente 7.108\$920 réis, o que significa dizer que a sociedade amealhou um benefício de 437\$960 réis (13).

A partir de 1757 — segundo ano do giro mercantil da Companhia — é que se revela a “rota negra” do Estado do Grão-Pará e Maranhão com o engrossamento do tráfico africano de mão-de-obra escrava. E’ o que poderá ser visto nos quadros demonstrativos se-

(8). — Cf. Exposição do Conde de Azambuja (*Ibidem*, M.P. de 1777-1779).

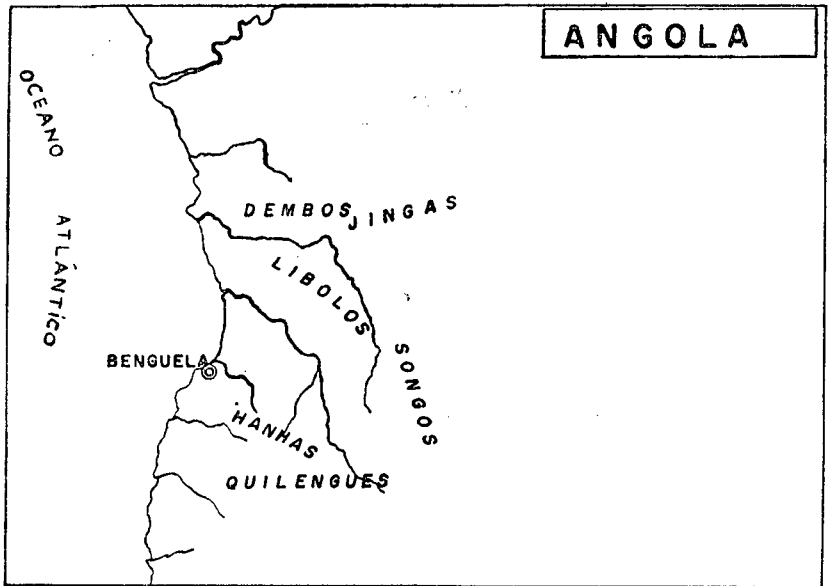
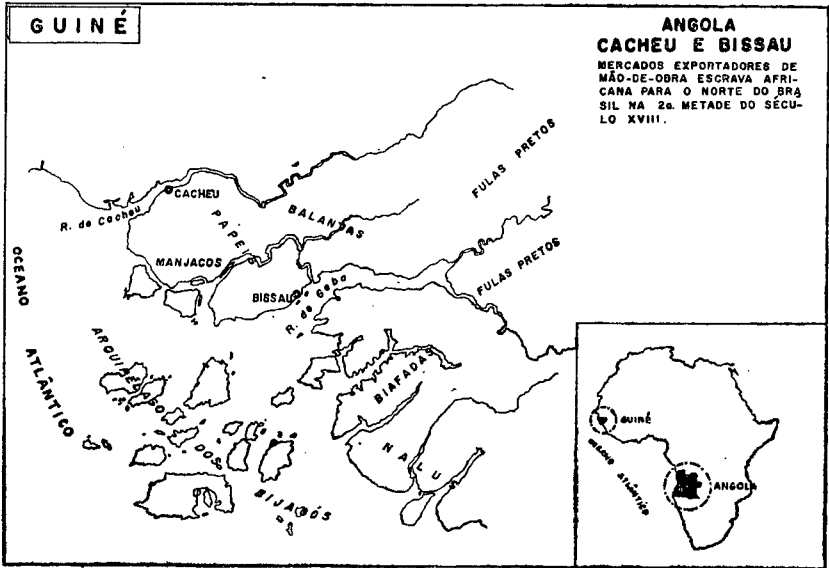
(9). — Veja-se o mapa dos mercados exportadores de escravos africanos para o extremo-norte do Brasil, na segunda metade do século XVIII.

(10). — Cf. Defesa de patrimônio da Corôa.

(11). — Cf. Alvará régio de confirmação, *in loc. cit.*

(12). — A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M. Demonstração nº 6.

(13). — *Ibidem*.



guintes, organizados com os informativos elementos extraídos dos Maços e Caixas da Capitania do Pará, guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (14).

O montante não corresponde, porém, à realidade. Os algarismos que figuram na tabela não representam fielmente as cargas. Por que isso? Insuficiência da escrituração? Ou os registros referem-se apenas às cargas dos navios pertencentes à Companhia? Neste caso, outros lotes de escravos seriam transportados por navios fretados pela empresa? Contraste de fontes — tormento do historiador! O problema não é novo. Reclama do pesquisador uma seleção de fontes, pois, não raro, a confrontação de documentos oriundos de um mesmo arquivo, mas sob rubricas diversas, apresenta dados sobremaneira contrastantes (15).

Fôssem quais fôssem as razões, o certo é que a Companhia introduziu no Estado do Grão-Pará e Maranhão um montante de escravos bem superior. Durante os vinte anos de giro mercantil que se estendem de 1757 a 1777, os navios da empresa colonial pombalina transportaram dos centros de resgates do Atlântico africano — Bissau, Cacheu e Angola — um montante de escravos negros que ultrapassa a casa dos vinte e cinco mil, exatamente 25.365, segundo consta de um registro que se acha guardado numa das Caixas da Capitania do Pará, do referido Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (16). A distribuição dos lotes de escravos desembarcados em Belém e São Luís, bem como as importâncias em dinheiro, oriundas das vendas no Pará e Maranhão, e os portos africanos de embarque, poderão ser vistos no mapa demonstrativo seguinte, organizado com o mencionado traslado.

O principal centro de resgates do tráfico de mão-de-obra é, como se percebe, a costa da Guiné, no Atlântico Norte-africano, fielmente representada por Bissau e Cacheu, os dois portos de embarque mais desejados pelos navios da Companhia (17). Vêm a seguir os embarcadouros de Angola e Benguela, já no Atlântico Sul-africano.

(14). — A.H.U. — C.P. N^{os} 32 (1771-1772), 35 (1774-1776) e 37 (1777-1778); M.P. — N^{os} 29 (1774-1775), 32 (1775-1779) e 1713-1755.

(15). — Veja-se, por exemplo, o contraste dos elementos estatísticos apurados por Chauu no "Libro de Registros" e os assentamentos da "Contratación", ambos do Archivo General de las Indias (Sevilha), no tocante às partidas de navios negreiros de Lisboa de 1594 a 1640, comentados por Rozendo Sampalo Garcia (Cf. *A propósito de Sevilha e o Atlântico no século XVI e meados do século XVII*, in "Revista de História", n^o 29, janeiro-março, págs. 113 e seg. São Paulo, 1957).

(16). — *Ibidem*, C.P. n^o 37 (1777-1778).

(17). — Veja-se o mapa — Cacheu e Bissau, mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o norte do Brasil na 2a. metade do século XVIII.

*Mapa dos escravos africanos introduzidos no Estado pela Companhia do
Grão-Pará e Maranhão.*

(1757-1778).

Anos	Meses	Navios	Portos de procedência	Cargas de escravos	Total anual
1757	Setembro	Santa Ana	Angola	371	371
1758	Maio	São José	Bissau	179	
	Julho	Nossa Senhora da Atalaia	Angola	399	
	Novembro	Santo Antônio	Cacheu	125	
	Dezembro	São Luís	Angola	406	1.109
1759	Julho	Nossa Senhora da Conceição	Angola	372	
	Novembro	São Sebastião	Bissau	16	
	Dezembro	São José	Cacheu	146	534
1760	Novembro	São Sebastião	Bissau	209	209
1761	Abril	São Pedro	Cacheu	169	
	Julho	Nossa Senhora da Esperança	Cacheu	146	315
1762	Maio	Nossa Senhora da Conceição	Angola	371	
	Junho	Santo Antônio	Bissau	138	
	Junho	Nossa Senhora Mãe de Deus	Angola	562	
	Julho	Nossa Senhora da Eserança	Bissau	146	
	Agôsto	São João Batista	Angola	312	
	Setembro	São José	Bissau	128	1.657
1763	Maio	Nossa Senhora das Necessidades	Cacheu	147	147
1764	Fevereiro	Santo Antônio	Cacheu	208	
	Agôsto	São Lázaro	Angola	407	
	Setembro	Nossa Senhora da Conceição	Angola	270	885
1765	Janeiro	Nossa Senhora do Cabo	Angola	665	
	Junho	São Pedro	Bissau	167	832
1766	Novembro	São Pedro Gonçalves	Bissau	438	438
1767	Janeiro	Nossa Senhora do Cabo	Bissau	125	
	Abril	São Francisco Xavier	Cacheu	189	
	Dezembro	São Pedro Gonçalves	Bissau	127	441
1768	Janeiro	São Francisco Xavier	Cacheu	159	
	Novembro	São Pedro Gonçalves	Bissau	109	268
1769	Janeiro	São Francisco Xavier	Cacheu	180	180
1770	Fevereiro	São Francisco Xavier	Bissau	227	
	Fevereiro	São Pedro Gonçalves	Cacheu	192	
	Maio	Santo Antônio	Bissau	198	
	Outubro	São Sebastião	Bissau	87	704
1771	Janeiro	São Pedro Gonçalves	Cacheu	216	
	Abril	São Pedro	Bissau	177	
	Abril	São Francisco Xavier	Bissau	198	
	Junho	Santo Antônio	Cacheu	176	
	Agôsto	São Paulo	Bissau	129	896
1772	Maio	Nossa Senhora da Oliveira	Bissau	190	
	Julho	São Paulo	Cacheu	151	341

1775	—	—	Angola e Benguela	513	513
1776	—	—	Angola e Benguela	488	488
1778	—	—	Angola e Benguela	561	561
Total Geral				10.889	

Repare-se nos montantes de escravos negros introduzidos pelos administradores da gigantesca sociedade mercantil no Estado do Grão-Pará e Maranhão durante o tempo que se estende de 1757 a 1777: em primeiro lugar aparece Bissau com uma exportação de 9.229 escravos; segue-se-lhe Cacheu com 8.362, vindo empós o pôrto de Angola com 7.774. Observe-se, outrossim, as importâncias em dinheiro resultantes das vendas dessas carregações aos lavradores das capitânicas do extremo-norte do Brasil, permanentemente sequiosos de mão-de-obra escrava reclamada pela agricultura dos conhecidos produtos comerciáveis — algodão, arroz, café, cacau, etc. (18). A venda dos escravos de Bissau, nesses vinte anos, alcançou a respeitável quantia de 653.448\$845 réis assim distribuídos: 328.985\$383 réis no Maranhão e 324.463\$462 réis no Pará. A importância da venda de mão-de-obra africana procedente de Cacheu já foi menor, apesar de ser, igualmente, quantiosa — 638.003\$177 réis, sendo 363.279\$262 réis no Maranhão e 274.723\$915 réis na capitania do Grão-Pará. Finalmente, as carregações de escravos oriundas de Angola produziram no Estado 444.756\$504 réis, sendo 69.031\$820 no Maranhão e 375.724\$684 no Pará (19).

A importância total das vendas aos lavradores das capitânicas do extremo-norte do Brasil é deveras impressionante: 1.736.208\$526, sendo 761.296\$465 réis no Maranhão e 974.912\$061 réis no Grão-Pará (20). A melhor parte dos escravos adquiridos aos administradores da Companhia em São Luís destinava-se, seguramente, ao trabalho agrícola dos arrozais e algodoais maranhenses. E' o que se nos afigura plausível, tendo-se em conta que o arroz e o algodão constituíam as principais cargas da exportação da capitania. Vejam-se, por exemplo, os mapas das carregações do Maranhão (21).

O total líquido apurado das vendas de escravos aos lavradores maranhenses alcançou a importância de 761.296\$465 réis, no período que se estende de 1757 a 1777. Essa polpuda soma em dinheiro

(18). — Cf. Carregações.

(19). — Cf. Quadro demonstrativo ...

(20). — *Ibidem*.

(21). — Cf. Carregações do Maranhão.

MONTANTE E VALOR DOS ESCRAVOS INTRODUZIDOS NO PARÁ E MARANHÃO PELA COMPANHIA.
(1757-1777).

Total dos escravos	Escravos de Bissau	Escravos de Cacheu	Escravos de Angola	Vendas no Maranhão	Vendas no Pará	Importância total
9.229	4.562	—	—	328.958\$383	\$	\$
—	4.667	—	—	\$	324.463\$462	653.448\$845
8.362	—	4.758	—	363.279\$262	\$	\$
—	—	3.604	—	\$	274.723\$915	638.003\$177
7.774	—	—	1.296	69.031\$820	\$	\$
—	—	—	6.478	\$	375.724\$684	444.756\$504
25.365	9.229	8.362	7.774	761.296\$465	974.912\$061	1.736.208\$526

é proveniente da negociação de 10.616 escravos, cujos montantes acham-se assim distribuídos: 4.562 oriundos de Bissau foram vendidos no Maranhão por 328.985\$383 réis; 4.758 embarcados no pôrto de Cacheu foram negociados com os colonos da capitania por 363.279\$262 réis; e, finalmente, o lote procedente de Angola, composto por 1.296 escravos, foi mercadejado em São Luís pela quantia de 69.031\$820 réis (22).

A Companhia despendia 16\$000 réis de frete por escravo transportado dos centros de resgates da Guiné e de Angola para São Luís do Maranhão (23), o que significa dizer que a empresa desembolsou nada menos que 169.856\$000 réis na carregaçção daqueles 10.616 escravos provenientes do Atlântico africano. Somadas as despesas dos fretes às importâncias resultantes das vendas no Maranhão, verifica-se que a gigantesca sociedade colonizadora fazia girar na “rota negra” de São Luís a avultada quantia de 931.152\$465 réis, sinal evidente do seu poderio mercantil.

Valor bem maior encontra-se no tráfico da escravatura da capitania do Grão-Pará. O total líquido apurado da negociação de 14.749 escravos, naquele mesmo período de 1757 a 1777, foi de 974.912\$061 réis, cujas parcelas acham-se divididas da seguinte maneira: 4.667 escravos de Bissau foram vendidos aos lavradores do Pará por 324.463\$462 réis; 3.604 resgatados em Cacheu foram mercadejados em Belém por 274.723\$915 réis; e, finalmente, 6.478 provenientes de Angola alcançaram nas negociações com os colonos paraenses 375.724\$684 réis (24).

O montante do frete era o mesmo. A Companhia gastava 16\$000 réis por escravo transportado dos centros africanos de resgate até aos mercados consumidores do Pará (25). Multiplicado o valor do frete pelos 14.749 escravos introduzidos pelos navios da empresa na baía do Guajará, em Belém, verifica-se que a Companhia despendeu 235.984\$000 réis com o transporte dessas carregações de mão-de-obra africana. Somada esta quantia aos 974.912\$061 réis provenientes da venda dos escravos aos lavradores do Pará, pode-se afirmar que a sociedade pombalina tinha na “rota negra” de Belém a respeitável importância de 1.210.896\$061 réis. Adicionada esta quantia em dinheiro à importância de 931.152\$465 réis oriunda do tráfico da escravatura na capitania do Maranhão, conforme ficou demons-

(22). — Vide o quadro demonstrativo — Montante e valor dos escravos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777).

(23). — Cf. Extrato da fatura de escravos, in A.H.U. — C.P. nº 37 (1777-1778).

(24). — Veja-se o quadro demonstrativo — Montante e valor dos escravos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777).

(25). — Cf. Extrato da fatura ...

trado, afiançamos, sem receio de êrro, que a Companhia fêz girar, durante o tempo que se estende de 1757 a 1777, na “rota negra” do Estado do Grão-Pará e Maranhão, nada menos que 2.142.048\$526 réis, expressivos algarismos que falam por si, melhor que quaisquer outros argumentos, sôbre a extraordinária ação comercial da Companhia no Atlântico afro-brasileiro, na segunda metade do século XVIII. Pensemos, outrossim, nos capitais expressos pelos navios que andavam no tráfico e compreenderemos melhor a gigantesca fôrça econômica da sociedade mercantil.

Os centros de resgates do ocidente africano, fielmente representados por Cacheu e Bissau, no Atlântico Norte, e por Angola e Benguela, abaixo do Equador, eram completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde e Serra Leoa. Dêsses elos do tráfico atlântico é que seguiam todos os anos nos navios da Companhia os milhares de escravos que formavam as carregações de mão-de-obra reclamada pelos lavradores do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Quatro, cinco, até seis viagens anuais chegaram a fazer os barcos da poderosa empresa. Veja-se, para melhor elucidação, o calendário dos navios das rotas de Cacheu, Bissau e Angola (26).

A Coroa, através do seu Conselho Ultramarino, nunca deixou de animar o tráfico da Companhia. Semelhante ação da realeza era perfeitamente condizente com a sua política fomentista. Defesa e humanização do rico patrimônio ultramarino figuravam na ordem do dia, em caráter de urgência. Sem mão-de-obra escrava africana, as áreas geo-econômicas do extremo-norte do Brasil estariam, fatalmente, condenadas à estagnação e, por isso mesmo, à ruína. Seriam, sem dúvida, presas fáceis da partilha política e econômica do Atlântico encetada com vigor pelas grandes potências mercantilistas do século XVIII. Não admira, portanto, que o trono, com o claro intento de fomentar a agricultura de produtos tropicais comerciáveis das capitanias do Grão-Pará e Maranhão, isentasse a Companhia do pagamento de todo e qualquer direito de entrada de escravos nos portos da colônia, durante o tempo de seis anos a contar de 5 de janeiro de 1757 (27). A benesse seria, quer-nos parecer, prorrogada por mais de uma vez, à maneira do que sucedeu à exportação de certas mercadorias agrícolas de São Luís e Belém (28). A resolução régia de 5 de julho de 1761 prorrogou pelo tempo de 10 anos o privilégio, isentando a Companhia do pagamento dos direitos em benefício da agricultura (29).

(26). — Cf. Quadro demonstrativo.

(27). — A.H.M.F. — L.A.S.E. nº 83.

(28). — Cf. As carregações ...

(29). — A.H.M.F. — L.A.R. nº 1.

A navegação fluvial nas áreas africanas de resgates de escravos completava, admiravelmente, a navegação marítima de longo curso. Os estabelecimentos junto à costa da África Ocidental desfrutavam de posição geográfica privilegiada em relação ao mar e ao continente. A Guiné, graças às suas rias, apresentava-se grandemente favorecida para a organização do tráfico. Apesar da orla litorânea não possuir ancoradouros francamente abrigados, o interior das rias, em contrapartida, ofereciam à navegação e ao comércio excelentes portos, dada a proximidade das áreas produtivas. O canal do Geba ou ria de Bissau, por exemplo, constituía magnífica via de acesso, através do qual os navios navegavam em fundo sempre superior a nove metros em baixamar de águas vivas até ao desejado pôrto de Bissau (30), um dos grandes embarcadouros de mão-de-obra escrava para as capitâneas do Grão-Pará e Maranhão. O pôrto de Bissau achava-se situado no fundo de uma estratégica enseada compreendida entre a Ponta de Bândim e o extremo leste da ilha de Bissau, com dois ilhéus à entrada. Dentro do pôrto a profundidade é superior a dez metros (31), o que equivale dizer que o magnífico canal do Geba ou ria de Bissau oferecia excelente navegabilidade aos barcos da Companhia que demandavam o pôrto à procura da ambicionada mercadoria humana (32).

Mais ao norte da espraiada orla litorânea da Guiné encontrava-se a ria de Cacheu, igualmente navegável, que levava os navios da Companhia até ao pôrto do mesmo nome. O rio de Cacheu era, à maneira do canal do Geba ou ria de Bissau, uma via fluvial de penetração continental, com fundos mínimos de sete metros em baixamar (33), favorável condicionalismo geográfico que permitiu aos administradores da Companhia organizar em bases firmes os resgates de Cacheu com as sociedades negras da Guiné.

Ao longo da costa e nas ilhas, os negreiros encontravam mão-de-obra escrava que era resgatada aos régulos das atrasadas comunidades representadas pelos grupos de povos bijagós, biafadas, pá-

(30). — Cf. Mota (A. Teixeira da), *Guiné Portuguesa*, Vol. II, pág. 126. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954; Castro (A. A. G. de Moraes e), *Memória da Província da Guiné*, pág. 31. Bo'ama, 1925; Carvalho, (H. A. Dias de), *Guiné — Apontamentos inéditos*, págs. 79 e seg. Lisboa, 1944; Costa (A. J. Sócrates da), *Província da Guiné Portuguesa*, in "Boletim da Sociedade de Geografia" de Lisboa, 4a. série, nº 2, págs. 94 e seg. Lisboa, 1883; Crespo (M. Pereira), *Missão Geo-Hidrográfica da Guiné*, in "Boletim Cultural da Guiné Portuguesa", v. III, págs. 12 e seg. outubro, 1948.

(31). — *Ibidem*.

(32). — Veja-se o mapa — Cacheu e Bissau, mercados exportadores de mão-de-obra escrava ...

(33). — Cf. Mota (Teixeira da), *op. cit.* v. II, pág. 126; Crespo (M. Pereira), *art. cit.* pág. 13; Carvalho (H. A. Dias de), *op. cit.* pág. 81.

peis, manjacos, nalus, balantas e fulas pretos (34). A existência de populações indígenas nas proximidades dos embarcadouros de Cacheu e Bissau constituía, seguramente, um admirável manancial fornecedor de carga para os navios da Companhia que operavam nas "rotas negras" do Pará e Maranhão (35). O mecanismo dos resgates assentava numa incipiente economia de permuta. Os portugueses adquiriam escravos a trôco de panos grosseiros, contas coloridas, espelhos, ferro e bugigangas diversas — artigos procedentes dos mercados europeus (36). Sabe-se que nos séculos XV e XVI, os cristãos transportavam para os centros de resgates do Atlântico africano, sobretudo para Arguim, panos azuis e vermelhos, linho "de tôda sorte", albornozes (37), alquicés (38), aicas (39), lambéis (40), almáfegas (41) e comestíveis, especialmente trigo (42).

Esses artigos eram, então, excelentes formas de pagamento para os produtos africanos resgatados nos estabelecimentos de Arguim. Do Saara atlântico e da savana sudanesa eram drenados para as feitorias portuguesas da costa escravos negros, ouro, peles, ovos de emas, gatos do algália e goma (43). Os preços eram tabelados por determinação régia. Os capitães, feitores e escrivães das feitorias não podiam, legalmente, alterar os preços (44). Apenas a cotação

(34). — Vide mapa ...

(35). — Sobre as sociedades negras da Guiné, vejam-se os estudos seguintes: Corbeil (R.), Mauny (R.) e Charbonnier (J.), *Préhistoire et protohistoire de la presquile du Cap-Vert et de l'extrême Ouest Africain*, in "Bull. Inst. Franç. Afrique Noire", págs. 378 e segs., t. X, 1948; Mateus (A. de Magalhães), *Nota preliminar acerca da estação prehistórica de Nhampasseré (Guiné Portuguesa)*, in "Confer. Inter. dos Africanistas Ocidentais, 2a. Confer." págs. 375 e segs. Lisboa, 1952; Pereira (F. Alves), *Utensílios da época da pedra na Guiné Portuguesa*, in "O Archeólogo Português", vol. XIII. Lisboa, 1918; Mauny (Raymond), *Essai sur l'histoire des métaux en Afrique Occidentale*, in "Bull. Inst. Franç. Af. Noire" t. XIV, págs. 545 e segs. abril, 1952; Blake (J. W.), *The study of African History*, in "Transactions of the Royal Historical Society", t. XXXII, págs. 49 e segs. 1950; Barros (Augusto de), *A invasão fula da Circunscrição de Bafatá. Queda dos Beafadas e Mandingas. Tribos "Gabu'ngabé"*, in "Bol. Cult. Guiné Port", t. II, págs. 7 e seg. julho, 1947; Carvalho (J. Pereira Garcia), *Nota sobre a distribuição e história das populações do Posto de Bedanda. Ibidem*, t. IV, págs. 14 e segs., abril, 1949.

(36). — Cf. Os artigos de procedência européia ...

(37). — Casaco largo com capuz e gola grande.

(38). — Capa mourisca.

(39). — Tipo de alquicé de pano mais fino.

(40). — Ou alambéis — panos listrados.

(41). — Panos brancos e grosseiros (Cf. J. Santa Rosa de Viterbo, *Diccionario portátil das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usavam e que hoje regularmente se ignorão*. Coimbra, 1825).

(42). — Cf. Valentim Fernandes, *O Manuscrito*, págs. 44 e segs; Munzer (Dr. G.), *Itinerário*, págs. 43; Diogo Gomes, *As Relações ...*, pág. 274.

(43). — Cf. *O Manuscrito*, págs. 44 e segs.

(44). — "Toda a mercadoria q for trazida a oeste castello assy de mouros como de christãos toda sta talxada pella ordenaça delrey q nenhuu feitor n6 pode nella acrescentar no preço ne abaixar" (*Idem.*, pág. 45).

dos escravos — mercadoria humana — variava conforme o sexo, idade, robustez física e aptidão para o trabalho (45).

Por Valentim Fernandes (46) conhecemos alguns preços: um escravo valia 6, 8, 12 e até 15 miticáis (47); a pele de anta variava de 3 a 4; o gato de algália valia 2; duas cabras custavam um mitical, enquanto uma vaca valia 2 a 3. As transações eram enormemente lucrativas, dado o mecanismo do trato. A moeda não entrava nas negociações. Servia apenas de padrão de conta. Tudo se fazia por permuta, o que dava, seguramente, maior margem de benefício. Sabe-se, por exemplo, que os portugueses adquiriam um escravo de 15 miticáis com roupa que somente valia três (48). Um bom negócio, indubitavelmente, dado o percentual de lucro!

No comêço do século XVI o tráfico mantinha-se ainda florescente. Alarves e azenegues mercadejavam nos estabelecimentos portugueses da costa, levando do sertão escravos jalofos e mandingas, couros de anta, ouro em pó e em jóias e goma. Os europeus adquiriam essas mercadorias africanas com panos vermelhos e azuis, lenços grosseiros e mantas do Alentejo (49).

Acentuou-se, então, o critério de procurar estabelecer relações pacíficas com os régulos, evitando-se, tanto quanto possível, ações agressivas que punham os resgates em sério perigo. A penetração continental e as trocas eram, naturalmente, prejudicadas com as guerras dos potentados negros. Impunha-se, em vista do malefício, evitá-las, conquistando a confiança e amizade dos príncipes jalofos e mandingas, cujas terras constituíam uma desejada prêsa da Europa capitalista.

Os lucros do trato eram deveras enormes. Na “Terra dos Negros”, as mercadorias destinadas aos resgates alcançavam o triplo do que valiam em Portugal no comêço do século XVI (50). Pena que não tenhamos elementos dessa natureza para a segunda metade do século XVIII. O fato, no entanto, põe em evidência o benefício da negociação. Não admira, portanto, que a cada viagem os negreiros alargassem a área dos resgates, tornando novos mercados africanos dos sertões tributários dos estabelecimentos da costa.

Na Serra Leoa, região geo-econômica que se estende do Cabo Ledo à Mata de Santa Maria, descoberta nos anos de 1461 e 1462

(45). — “Afora os escravos” — escreve Valentim Fernandes (*Ibidem*).

(46). — *Ibidem*.

(47). — O mitical equivalia a 500 reais (Cf. A. Nunes, *O Livro dos Pesos, Medidas e Moedas*, pág. 26. Lisboa, 1868; Sources..., Portugal, t. I pág. 615).

(48). — Cf. *O Manuscrito*, pág. 45.

(49). — Cf. Pereira (Duarte Pacheco), *Esmeraldo de Situ Orbis*, Liv. I, cap. 24, pág. 42. Lisboa, 1892.

(50). — ... “que comprom em mayor preso he terça parte do valem nestes Reynos” (*Idem.*, L. II, cap. V, págs. 69 e segs.).

por Pedro de Sintra e Soeiro da Costa (51), os portugueses organizaram o trato no litoral com os negros bolões que viviam ao longo da orla marítima, aos quais resgatavam no reinado de D. Manuel (1506) o melhor ouro da Guiné, muito fino, quase de 23 quilates (52). O precioso metal amarelo ia de Coia, aldeia do sertão. Os bolões da costa subiam os rios em suas almadias até Coia, onde resgatavam ouro aos cobales a trôco de sal (53). Era êsse ambicionado artigo africano que os cristãos depois obtinham contra manilhas de latão, bacias de cobre, lenços e panos diversos (54). O trato era engrossado pelas carregações de escravos negros (55).

Mais tarde, quando se definiu a experiência agro-industrial no nordeste brasileiro — o paraíso do açúcar — Portugal iniciou a drenagem da mão-de-obra africana para a colônia. O desenvolvimento da indústria açucareira foi o primeiro módulo da expansão escravagista.

A unificação peninsular modificou o panorama do tráfico negro no mundo português. O domínio do *asiento de negros* para a América espanhola e para o Brasil foi um dos fatores da acomodação do capitalismo colonizador português às condições propostas por Filipe II. O *asiento de negros* era a cortina de fumaça que permitia o contrabando de mercadorias nas colônias espanholas do Nôvo Mundo (56) onde o português, judeu principalmente, se impôs, na primeira metade do século XVII, de maneira a absorver o importante comércio peruano sustentado pela prata de Potosi (57). Lisboa superou Sevilha na importância comercial em função do tráfico negroiro (58).

A restauração portuguesa, que manteve a Espanha inconformada pelo menos durante um quartel de século, influiu sobremodo no mercado de escravos negros. Holandeses, ingleses e outros estrangeiros

-
- (51). — Vide nosso estudo, *A depressão monetária do século XIV e a conquista henriquina da Senegâmbia*. São Paulo, 1959.
- (52). — Cf. *Esmeraldo*, L. I, cap. 33, pág. 56.
- (53). — *Ibidem*.
- (54). — *Ibidem*.
- (55). — A.N.T.T. — L. I, fls. 42; L.M. nº 5, fl. 28; Chancelaria de D. João III, Liv. 1º de Doações, fls. 51 v; Chanc. de D. Manuel, Liv. 9º, fls. 53 v; C.Q.D.M. nº 235, in A.H.P. t. II, págs. 353 e seg.
- (56). — "... mais le monopole négrier n'en donnait pas moines aux Portugais des facilités de s'établir aux Indes, que le Gouvernement espagnol devait fuger excessivement dangereuses" (Salle, Georges — *La Traite Négrière aux Indes de Castille*, vol. I, pág. 409. Paris, 1906). Vide ainda Canabrava, A. P. — O comércio português no Rio da Prata (1580-1640), pág. 79. Boletim XXXV da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1944.
- (57). — Cf. Medina (José Toribio), *La Inquisición en el Rio de la Plata*, pág. 176. Buenos Aires, 1945.
- (58). — Rivalidades entre Sevilha e Lisboa — tema cativante, que seduz o espírito. Sobre o assunto, além das pesquisas de Chaunu, veja-se a tese de Rozendo Sampaio Garcia assente em fontes coligidas no Arquivo Geral das Indias, em Sevilha.

tentaram substituir Portugal na esfera espanhola do tráfico. Esfôrço desesperado e, a princípio, de pingues resultados, dada a preeminência do português neste setor. A Companhia de Cacheu (1680-1701) foi o canto de cisne da hegemonia portuguesa no comércio negreiro: mais do que a economia, a política internacional passaria a ditar leis.

O ouro do Brasil, cuja captura pelo mercantilismo europeu assemelha-se ao fenômeno espanhol da prata, deve ter influído nas diretrizes do comércio negreiro na África atlântica em fins do século XVII (59).

Se se apresenta problemática a prova dêsse desvio do ouro para outras mãos, que não a dos portugueses pelo comércio de negros, é assunto pacífico a elevação do preço dos escravos provocada pela caudal do ouro brasileiro, como já a consignava o Vice-Rei Conde de Sabugosa, em carta a D. João V a 23 de agosto de 1730 (60).

Se no momento do estabelecimento da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, o ouro do Brasil já havia alcançado o seu nadir, as conseqüências de seu influxo na política negreira estavam ainda bem vivas. França, Inglaterra e Holanda já suficientemente entrosadas no tráfico negreiro que fôra em princípios do século XVII privilégio português, disputavam a supremacia. A Inglaterra, principalmente, pelo tratado de Methwen, atingira na marcante hegemonia, justamente na fase do momento do *rush* minerador do ouro.

O tráfico do século XVIII herdou os centros de resgates de Axém, da Mina e de uma rica área ao sul do Rio da Volta, onde ficava o reino de Benim, principal mercado fornecedor de escravos no comêço do século XVI. Era em Benim que os negociantes e marinheiros portugueses adquiriam o grosso dos escravos africanos, cuja melhor forma de pagamento eram as manilhas de cobre e latão procedentes das cidades alemãs de Augsburgo e Nuremberg (61). Anualmente a Coroa enviava à Mina 3 ou 4 navios com trigo, azeite, vinho e outros produtos destinados, uns, ao pessoal das feitorias, outros aos resgates (62).

(59). — Um parecer de Wenceslau Pereira da Silva, citado por Afonso de E. Taunay (*Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil Colonial*. "Anais do III Congresso de História Nacional", vol. III, págs. 604 e seg. Rio de Janeiro, 1941), condiz com esta tese quando afirma: "E o mesmo negócio fazem os próprios negros industriados pelos holandeses, a cujas mãos val parar o ouro que se extrai do Brasil nas embarcações da-quele transporte".

(60). — A.M.U., 346. Apud, Taunay, *op. cit.*, pág. 604.

(61). — Cf. *Esmeraldo*, L. II, cap. II, pág. 71.

(62). — Cf. *Regimentos da Cidade de Sam Jorge da Mina, São Thome e Obras Pias, Por onde se handem reger o Capitam, Feytor e mais Officiaes e varios Leys e Alvaras delRey Concernentes a mesma materia*, in R.S.G.L. nº 5.

Na segunda metade do século XVIII, o mecanismo do trato era, *grosso modo*, o mesmo. Mercadorias de procedência européia e das ilhas atlânticas (63) constituíam as melhores formas de pagamento dos escravos resgatados em Bissau, Cacheu e Angola. Panos, espingardas, esteiras, chapéus, tabaco e aguardente eram artigos grandemente desejados (64). As carregações vindas dos centros de resgates chegavam em Belém e São Luís desfalcadas. Grande número de infelizes morria na viagem e os que resistiam chegavam em estado deplorável. Acresce notar, outrossim, que muitos dêles já eram embarcados nos mercados africanos com febres e epidemias de bexigas. Os administradores da Companhia faziam-nos embarcar fôsse qual fôsse o seu estado físico, para ganharem a sua comissão (65). As condições de transporte eram as piores possíveis (66).

Os preços, é claro, variavam conforme a lei econômica da oferta e da procura, sexo, idade e condições físicas dos escravos. Nos fins do século XV, a média era de 4\$826 réis por cabeça; no reinado de D. Manuel, porém, a cotação já havia subido para 6\$187 réis (67); nos fins da primeira metade do século XVII, certos escravos eram avaliados em Portugal entre 30 e 40\$000 réis (68).

Durante o período de ação mercantil da Companhia, os preços dos escravos africanos variaram de 20 a 120\$000 réis nos mercados consumidores do Estado do Grão-Pará e Maranhão, segundo consta de certos extratos de faturas das carregações que se acham guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (69).

Uma carta assinada por João Pereira Caldas e dirigida a Martinho de Melo, datada de Belém do Pará a 12 de março de 1774, ministra instrutivos informes sôbre preços de escravos provenientes de Bissau e dispêndio da Companhia com o custeamento da corveta (70) *São Pedro Gonçalves*, navio que havia transportado para o Pará uma carregação de 221 escravos. Veja-se o quadro demonstrativo seguinte, organizado com os elementos extraídos do mencionado documento (71).

(63). — Cf. Os artigos de procedência européia.

(64). — Cf. Extrato de faturas, in A.H.U. — C.P. n.º 35 (1774-1776); Minuta sem data nem nome (*Ibidem*, M.P. de 1774).

(65). — Cf. As administrações subalternas do ultramar.

(66). — Cf. Ofício de Bernardo de Melo e Castro de 2 de agosto de 1759, in A.H.U. — M.P. de 1759-1760.

(67). — A.N.T.T. L.E. 1.º, fl. 268; Chanc. de D. Manuel, Liv. 31, fl. 97 v; L.G. 1.º, fl. 231 v.

(68). — Cf. Pires (A. Tomás), *Materiais para a história da vida urbana portuguesa*, in "Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa", vol. XVI, pág. 760.

(69). — A.H.U. — C.P. n.º 35 (1774-1776); n.º 32 (1778-1779); M.M. n.º 29 (1774-1775).

(70). — Navio de três mastros semelhante à fragata, mas menor.

(71). — A.H.U. — C.P. n.º 35 (1774-1776).

*Relação dos escravos transportados de Bissau para o Pará pela corveta
São Pedro Gonçalves.
(1774).*

Escravos	Preços de ven- da aos lavra- dores do Pará (réis)	Totais (réis)	Escravos	Preços de ven- da aos lavra- dores do Pará (réis)	Totais (réis)
44 homens	a 80\$000	3.520\$000	20 mulheres	a 80\$000	1.600\$000
3 homens	a 75\$000	225\$000	10 mulheres	a 80\$000	800\$000
13 homens	a 70\$000	910\$000	3 mulheres	a 70\$000	210\$000
8 homens	a 65\$000	520\$000	2 mulheres	a 65\$000	130\$000
4 homens	a 60\$000	240\$000	1 "de cria"	a 65\$000	65\$000
4 homens	a 55\$000	220\$000	4 mulheres	a 60\$000	240\$000
2 homens	a 50\$000	100\$000	1 "de cria"	a 50\$000	50\$000
5 homens	a 45\$000	225\$000	5 mulheres	a 40\$000	200\$000
5 homens	a 40\$000	200\$000	1 mulher	a 35\$000	35\$000
2 homens	a 30\$000	60\$000	2 mulheres	a 30\$000	60\$000
1 homens	a 20\$000	20\$000	1 mulher	a 28\$000	28\$000
2 homens	a 17\$500	35\$000	1 mulher	a 25\$000	25\$000
14 rapazes	a 80\$000	1.120\$000	18 raparigas	a 80\$000	1.440\$000
			2 raparigas	a 70\$000	140\$000
			3 raparigas	a 60\$000	180\$000
			1 rapariga	a 55\$000	55\$000
			2 raparigas	a 50\$000	100\$000
			1 rapariga	a 30\$000	30\$000
			1 rapariga	a 25\$000	25\$000
Total de escravos: 107 homens e 79 mulheres			Importância total:		12.808\$000 réis

O extrato da fatura da carregação menciona 221 escravos, entre homens e mulheres, que embarcaram em Bissau, segundo dados fornecidos por João da Costa e João Antônio Pereira, administradores da Companhia naquelas partes da Guiné (72). Note-se, no entanto, que apenas 186 — 107 do sexo masculino e 79 do sexo feminino — foram negociados com os lavradores da capitania do Pará, o que significa dizer que houve uma perda de 35 escravos durante a viagem (73). As carregações dêsse 186 escravos produziram no Pará uma importância líquida superior a doze contos de réis — exatamente 12.808\$000 réis, salvo erro de leitura ou de cálculo de nossa parte — assim distribuídos: 7.395\$000 réis da venda

(72). — *Ibidem.*

(73). — No transporte de escravos, da costa da África para o Brasil, era comum quebras dessa natureza. Muitos infelizes morriam na viagem; outros chegavam doentes e atacados de bexigas. E, nada se atedia às condições em que se transportavam. Por isso mesmo quase sempre chegavam ao porto de destino com febres.

de 107 escravos do sexo masculino e 5.413\$000 réis da negociação de 79 mulheres escravas.

A Companhia gastou em Bissau com essa carregação de 221 escravos, segundo traslado dos administradores João da Costa e João Antônio Pereira, 1.233\$130 réis em mantimentos em terra (panos, aguardente, tabaco, esteiras, etc.); 1.113\$674 réis — comissão nos portos de embarque aos feitores; e 561\$970 réis no costeamento da corveta São Pedro Gonçalves. A despêsa com o costeamento achase assim distribuída:

550 alqueires de arroz a 780 réis	429\$000 réis
1 vaca	7\$000 réis
1 frasqueira de aguardente	12\$000 réis
150 aboboras	10\$500 réis
2 barris de azeite “vermelho”	18\$000 réis
12 facas	1\$000 réis
100 panelas “de fumar”	1\$000 réis
Tabaco	7\$000 réis
1 covado de baeta	1\$000 réis
Jornal de pedreiro	\$500 réis
1 frasqueira de caldo de limão	2\$100 réis
700 inhames	4\$000 réis
60 esteiras	6\$000 réis
4 “lambotes” de lenha	14\$000 réis
44 galinhas	4\$400 réis
7 “táboas de casquinhas”	9\$330 réis
2 porcos	10\$000 réis
50 balas	\$500 réis
6 alqueires de arroz em casca	2\$160 réis
Carta “de saude e despacho” (?)	18\$000 réis
“Comedorias” ao capitão e oficiais	4\$480 réis
Total	561\$970 réis

A Companhia despendeu mais 366\$530 da maneira seguinte: 100\$000 réis “pela terceira parte da soldada redonda do capitão”; 266\$050 réis — “soldadas à mais gente da equipagem da corveta de 51 dias”; e, finalmente, 480 réis por “tres baralhos de cartas e fio para os bilhetes”. Somados todos os gastos, verifica-se ter a empresa desembolsado a importância de 3.275\$304 (74). O lucro da viagem é deveras impressionante, se nos lembrarmos que a carregação dos 221 escravos, mesmo levando-se em conta a perda de 35 cabeças, produziu líquido, nas negociações com os lavradores do Pará, a quantia de 12.808\$000 (75). O ganho era veramente

(74). — Extrato da fatura, in A.H.U. — C.P. nº 35 (1774-1776).

(75). — *Ibidem*.

compensador, apesar da manutenção da “rota negra” do Estado do Grão-Pará e Maranhão ser grandemente arriscada e dispendiosa. Os benefícios, no entanto, davam cobertura para tudo (76).

Igualmente esclarecedora é uma conta da venda de 120 escravos procedentes de Bissau. O documento, datado de São Luís do Maranhão a 16 de junho de 1774, acha-se guardado no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (77). A mercadoria humana, transportada por Domingos Antônio Chaves, capitão da corveta São Paulo (78), deu entrada no pôrto de São Luís a 13 de junho daquele ano de 1774, sendo imediatamente vendida aos lavradores e mais pessoas abaixo mencionadas (79):

3 escravos a Bernardino José Pereira a	120\$000	....	360\$000
1 escravo a Bernadino José Pereira a	100\$000	....	100\$000
1 “molequinha” ao Ouvidor Miguel Marcelino a ..	40\$000	....	40\$000
1 escravo a Luís Antônio de Souza a	120\$000	....	120\$000
4 “moleques” a Luís Antônio de Souza a	50\$000	....	200\$000
1 “molequinho” a José Vieira a	40\$000	....	40\$000
4 escravos a Lourenço Belfort a	120\$000	....	480\$000
2 escravos a Lourenço Belfort Filho a	120\$000	....	240\$000
1 “moleque” a Lourenço Belfort Filho a	50\$000	....	50\$000
1 “moleque” a Estevão de Almeida a	60\$000	....	60\$000
4 “molecas” a Eugênio de Arouche a	120\$000	....	480\$000
2 escravos a Leonel Cruz a	120\$000	....	240\$000
1 escravo a Leonel Cruz a	70\$000	....	70\$000
1 escravo a Leonel Cruz a	60\$000	....	60\$000
3 escravos a Antônio Marinho a	120\$000	....	360\$000
2 escravos a Antônio Marinho a	100\$000	....	200\$000
3 escravos a João Domingos a	49\$000	....	147\$000
1 escravo a Miguel de Moraes a	120\$000	....	120\$000
1 escravo a Miguel de Moraes a	70\$000	....	70\$000
1 escravo a Alexandre Pereira a	120\$000	....	120\$000
1 “moleca” a Manuel Cardoso a	120\$000	....	120\$000
1 escravo a Manuel da Rocha a	120\$000	....	120\$000
2 negras a João Pereira Tórres a	120\$000	....	240\$000
2 escravos a João Albino a	120\$000	....	240\$000
1 negra a Francisco Xavier a	50\$000	....	50\$000
4 escravos a Antônio Moura a	120\$000	....	480\$000
1 escravo a José de Brito a	120\$000	....	120\$000
1 escravo a Manuel dos Santos a	120\$000	....	120\$000
1 escravo a José de Souza a	100\$000	....	100\$000

(76). — Sobre os lucros amealhados pela sociedade, veja-se o capítulo — Os Balanços da Companhia.

(77). — A.H.U. — M.M. nº 29 (1774-1775).

(78). — Temos consciência da validade de um estudo sério, humano, sobre a vida, certamente dramática, dos navios da Companhia. Infelizmente, por múltiplas razões, não cabe nas balizas desta tese. A história de um navio é tema deveras febricitante. Oxalá alguém se lembre dela.

(79). — A.H.U. — M.M. nº 29 (1774-1775).

1 escravo a João Pereira Guimarães a	120\$000	....	120\$000
1 "moleque" a Ricardo Nunes Leal a	80\$000	....	80\$000
4 escravos a João Soares de Souza a	120\$000	....	480\$000
2 escravos a José Mea (?) a	120\$000	....	240\$000
1 escravo a José Mea (?) a	100\$000	....	100\$000
2 escravos a Lourenço Pereira Justiniano a	80\$000	....	160\$000
1 escravo a Lourenço Pereira Justiniano a	60\$000	....	60\$000
3 escravos a Manuel de Araujo Souza a	120\$000	....	360\$000
2 escravos a Manuel de Araujo Souza a	100\$000	....	200\$000
1 "moleque" a Manuel de Araujo Souza a	80\$000	....	80\$000
2 escravos a Agostinho de Basto a	100\$000	....	200\$000
2 escravos a Agostinho de Basto a	120\$000	....	240\$000
1 "molequinha" a Agostinho de Basto a	30\$000	....	30\$000
1 "molequinha" a Agostinho de Basto a	70\$000	....	70\$000
1 escravo a Manuel Loureiro a	120\$000	....	120\$000
4 "moleques" a Francisco Antônio a	50\$000	....	200\$000
1 "molequinha" a Francisco Antônio a	20\$000	....	20\$000
3 escravos a Francisco Roiz a	49\$000	....	147\$000
4 escravos a Francisco Roiz a	120\$000	....	480\$000
25 escravos a Manuel Roiz a	55\$000	....	1.375\$000
4 escravos a Manuel Roiz a	120\$000	....	480\$000
1 escravo doente a Manuel Roiz a .....	?	....	?
1 "cria que se vendeo com a mãe" .....	?	....	?

Total dos escravos negociados — 120. Importância total
da venda —

10.389\$000
réis

Apesar das carregações da Companhia, os lavradores do Pará e Maranhão continuavam a reclamar mão-de-obra para as suas terras agricultadas. Os lotes desembarcados nos portos de São Luís e Belém não bastavam. Na leitura de certos documentos vê-se o cuidado da Coroa no sentido de sobrepujar a delicada questão da escassez de trabalhadores nos campos do alto-norte do Brasil, especialmente a partir de 1773, quando se definiu a exportação crescente dos produtos tropicais representados condignamente pelas carregações de arroz, algodão, café e cacau (80).

Um edital fixado em 1773 na capitania do Pará e Maranhão (81) refere-se ao carinho há muito demonstrado pela realza, mandando o governador e capitão-general do Estado publicar traslados nas cidades de São Luís e Belém, através dos quais D. José I ordenava aos administradores da Companhia a introdução de maior número de escravos, que se venderiam aos lavradores sem o menor

(80). — Cf. Carregações do Pará e Maranhão.

(81). — A.H.U. — M.M. nº 29 (1774-1775).

lucro ou interêsse que não fôsse o do seu verdadeiro custo, a que se acrescentariam apenas as despesas do transporte (82). Afigura-se-nos que a Junta da Administração, em Lisboa, apesar do cerceamento do benefício imposto pelo referido decreto régio, não protestou. A Companhia não era nada conveniente incompatibilizar-se com a Coroa. Mesmo não havendo lucro, prejuizo é que não havia, dadas as carregações crescentes de produtos tropicais da colônia, altamente comerciáveis nos mercados europeus. O lucro amealhado no tráfico da escravatura era real, mesmo vindo por vias travessas. A própria empresa mostrar-se-ia interessada, uma vez que lhe convinha fomentar o cultivo das mercadorias tropicais, que davam carga a seus navios que partiam de São Luís e de Belém com destino a Lisboa. Desta providência, porém, não resultou benefício algum e até daria resultado contraproducente. Perdendo a Companhia nas carregações que fazia e passando a cobrar-se por inteiro do custo e transporte, passavam os escravos a ser mais caros do que até ali, como se vê da correspondência dos governadores do Pará e Maranhão, pelo que resolveram voltar à primeira forma de negociação (83).

O propósito da Coroa foi bom. O resultado é que foi atraído. Apesar da venda fazer-se por preços altos, nem sempre conseguia a Companhia alcançar o capital dispendido nos resgates e transporte. A perda, no entanto, era apenas aparente. E' que não era no ganho das vendas de escravos que se faziam no Pará e Maranhão que a Companhia assentava a sua base econômica, mas, sim, nos montantes exportados dos portos do Estado, conforme demonstração do "Livro dos Balanços" da empresa (84).

Assim sendo, não causa nenhuma admiração o fato da Companhia ter dispêndio e não ganho em certas carregações de escravos (85). O malôgro, porém, era apenas fictício. O lucro efetivo sôbre o qual assentava a gigantesca empresa residia no giro mercantil das mercadorias tropicais e nos artigos de procedência européia, benefício que de certa maneira resultava do transporte de mão-de-obra escrava da África para o Estado.

(82). — "a mente de Sua Magestade era favorecer a estes povos introduzindo-se-lhe escravos mais baratos" (*Ibidem*).

(83). — "Vierão a sair os escravos muito mais caros que até agora se venderão" (Ofício de Mello e Povoas a Mello e Castro, datado do Maranhão a 26 de abril de 1774, in A.H.U. M.M. n.º 29, 1774-1775); "os escravos ficam a estes moradores em preços excessivos e ainda maiores do que até agora lhes extorquião ficando sem efeito a moderação de preços da escravatura" ((Ofício de Pereira Caldas a Pombal, de 8 de março de 1774 — *Ibidem*).

(84). — Cf. Os Balanços da Companhia.

(85). — Cf. Os Balanços da Companhia.

Uma carregação de escravos no ano de 1774, segundo informe da mencionada carta de Joaquim de Melo a Martinho de Melo, data-da do Maranhão a 26 de abril dêsse ano, deu à Companhia um prejuizo de 3.149\$563 réis (86). A perda na política econômica de transporte de escravos era, realmente, enorme. Uma simples consulta ao Livro dos Balanços nos anos de 1770 a 1774 (87) projeta luz abundante sôbre o assunto, alicerçando a nossa tese de que, à medida que a Companhia evolui em sua política fomentista, colabora com o produtor oferecendo mão-de-obra a preço reduzido ainda que com aparente prejuizo para os seus cofres. O ganho oriundo das exportações de Belém e São Luís (88), no entanto, dava cobertura para maiores danos do que êsses cinqüenta contos de réis, dispendidos nos cinco últimos anos contábeis da Companhia.

A perda, porém, não era nada extraordinária. Um extrato de fatura, datado de Cacheu a 29 de janeiro de 1774 (89), confirma uma carregação de escravos feita por Filipe Damazio (?) de Aguiar e Francisco José Gomes, administradores de Cacheu, para São Luís do Maranhão, na corveta Nossa Senhora da Oliveira, cujo capitão era Manuel Luís do Cabo. Os escravos, transportados por conta e risco dos interessados na Companhia, foram recebidos no pôrto de destino por José Vieira da Silva e Bonifacio José Lamas (?), administradores da emprêsa em São Luís. A carregação era de 220 escravos de vários lotes. Veja-se o quadro demonstrativo seguinte.

Relação dos escravos transportados de Cacheu para o Maranhão pela corveta Nossa Senhora da Oliveira.
(janeiro de 1774).

Escravos	Preços de venda aos lavradores do Maranhão (réis)	Totais (réis)	Escravas	Preços de venda aos lavradores do Maranhão (réis)	Totais (réis)
47 homens	a 80\$000	3.760\$000	52 mulheres	a 80\$000	4.160\$000
13 homens	a 75\$000	975\$000	8 mulheres	a 75\$000	600\$000

(86). — Cf. Carta, *in loc. cit.* (A.H.U. — M.M. nº 29 — 1774-1775).

(87). — Vejam-se os prejuizos seguintes, no Pará e Maranhão:

Anos	Carregações	Nº de escravos	Total da perda
1770	7	941	2.017\$874
1771	6	965	8.872\$384
1772	11	1.139	11.062\$650
1773	7	1.020	12.046\$430
1774	9	963	16.571\$172
			50.570\$510

(88). — Em 1775 o valor dos gêneros exportados do Estado pela Companhia foi de 280.848\$761 réis assim distribuidos — 152.128\$810 réis de Belém e 128.719\$951 réis de São Luís (Cf. As carregações do Pará e Maranhão).

(89). — A.H.U. — M.M. nº 29 (1774-1775).

10 homens	a	70\$000	700\$000	6 mulheres	a	70\$000	420\$000
1 homem	a	65\$000	65\$000	1 mulher	a	65\$000	65\$000
6 homens	a	60\$000	360\$000	3 mulheres	a	60\$000	180\$000
1 homem	a	55\$000	55\$000	3 mulheres	a	55\$000	165\$000
6 homens	a	50\$000	300\$000	2 mulheres	a	50\$000	100\$000
3 homens	a	40\$000	120\$000	1 mulher	a	45\$000	45\$000
2 homens	a	35\$000	70\$000	2 mulheres	a	40\$000	80\$000
1 homem	a	25\$000	25\$000	1 mulher	a	35\$000	35\$000
27 rapazes	a	80\$000	2.160\$000	1 mulher	a	25\$000	25\$000
1 rapaz	a	75\$000	75\$000	1 mulher	a	20\$000	20\$000
1 rapaz	a	70\$000	70\$000	16 raparigas	a	80\$000	1.280\$000
1 rapaz	a	60\$000	60\$000	1 rapariga	a	70\$000	70\$000
				1 rapariga	a	35\$000	35\$000
				1 rapariga	a	30\$000	30\$000
Total de escravos: 120 homens e 100 mulheres				Importância total:		16.105\$000 réis	

A negociação desses 220 escravos — 120 do sexo masculino e 100 do sexo feminino — produziu no Maranhão uma importância total líquida superior a 16 contos de réis — 16.105\$000 réis distribuídos da maneira seguinte: 8.795\$000 réis da venda de 120 escravos e 7.310\$000 réis do tráfico de 100 negras.

A Companhia gastou com semelhante carregação, segundo traslado feito pelos administradores Filipe Damazio de Aguiar e Francisco José Gomes, 934\$000 réis em mantimentos e remédios; 1.618\$705 — comissão de remessa; e, finalmente, 469\$900 “por despeza feita com a dita corveta desde o dia em que acabou a descarga neste porto” (90). Ao todo — 3.022\$605 réis. Na relação das despesas estarão faltando, quer-nos parecer, os montantes despendidos pela Companhia nos resgates em Cacheu e — é o que se nos afigura — durante a viagem. O resgate de escravos nos centros de origem fazia-se por permuta de gêneros e não a dinheiro, que o não havia. Esses artigos procedentes de Portugal entravam sempre na negociação por preços mais elevados que o seu verdadeiro valor porque a Companhia comprava a crédito e, por isso mesmo, mais caro. Nos mercados da África esses preços subiam muito mais porque essa era a forma de, sofismadamente, darem menos dinheiro pelos escravos negros pagando, ao mesmo tempo, o que lhe pediam. Em contrapartida os senhores dos escravos, conhecedores do verdadeiro valor das mercadorias européias de permuta, pagavam a fraude com outra fraude, aumentando, também, o valor dos seus escravos de tal maneira que um negro de segunda era vendido como se fôsse

(90) . — *Ibidem*.

de primeira, e assim sucessivamente (91). Apesar dos preços serem elevados, os lavradores das capitanias do extremo-norte continuavam sequiosos de mão-de-obra escrava.

De 30 de abril de 1774 data outra carregação de 131 escravos feita em Bissau por João da Costa e João Antônio Pereira, administradores da Companhia, e transportada para Belém na corveta São Paulo, comandada pelo capitão Domingos Antônio Chaves. A carregação, por conta e risco dos interessados na sociedade, foi entregue na capitania do Pará a Pereira Viana e Antônio Coutinho de Almeida, gerentes da empresa (92). Veja-se a relação dos diferentes lotes de escravos negociados com os lavradores paraenses.

Relação dos escravos transportados de Bissau para o Pará pela corveta São Paulo.
(abril de 1774).

Escravos	Preços de venda aos lavradores do Pará (réis)	Totais (réis)	Escravas	Preços de venda aos lavradores do Pará (réis)	Totais (réis)
24 homens	a 80\$000	1.920\$000	13 mulheres	a 80\$000	1.040\$000
4 homens	a 75\$000	300\$000	7 mulheres	a 80\$000	560\$000
8 homens	a 70\$000	560\$000	2 mulheres	a 75\$000	150\$000
1 homem	a 65\$000	65\$000	2 mulheres	a 70\$000	140\$000
1 homem	a 62\$000	62\$000	3 mulheres	a 60\$000	180\$000
9 homens	a 60\$000	540\$000	1 mulher	a 60\$000	60\$000
2 homens	a 55\$000	110\$000	1 mulher	a 45\$000	45\$000
2 homens	a 50\$000	100\$000	4 mulheres	a 40\$000	160\$000
2 homens	a 40\$000	80\$000	1 mulher	a 30\$000	30\$000
1 homem	a 39\$500	39\$500	13 raparigas	a 80\$000	1.040\$000
4 homens	a 30\$000	120\$000	1 rapariga	a 75\$000	75\$000
1 homem	a 20\$000	20\$000	3 raparigas	a 70\$000	210\$000
8 rapazes	a 80\$000	640\$000	2 raparigas	a 60\$000	120\$000
4 rapazes	a 70\$000	280\$000	2 raparigas	a 45\$000	90\$000
1 rapaz	a 60\$000	60\$000	1 rapariga	a 30\$000	30\$000
1 rapaz	a 50\$000	50\$000			
2 rapazes	a 45\$000	90\$000			
Total de escravos: 75 homens e 56 mulheres			Preço total:		8.956\$500 réis

(91). — "A Companhia da por hum negro de 1a. sorte reputado no valor de 100\$000 reis um chapéu, uma espingarda e algum outro genero semelhante, que não tenham mais valor que o de 80\$000 réis; para não dar mais pelo dito negro, reputa os referidos generos no valor de 100\$000. Os senhores dos escravos a hum negro de 1a. sorte reputado em 100\$000 reis fazem-no subir ao preço de 120\$000". Cf. Minuta sem data nem nome, in A.H.U. — M.P. de 1774).

(92). — *Ibidem*.

O tráfico dessa carregaçãõ de 131 escravos — 75 homens e 56 mulheres — alcançou no Pará apenas 8.956\$500 réis: 5.026\$500 réis da venda de 75 escravos do sexo masculino e 3.930\$000 réis da negociaçãõ de 56 mulheres.

A Companhia gastou com o costeamento da corveta São Paulo o seguinte:

506 alqueires de arroz a 780 réis	394\$680
4 vacas	27\$000
12 alqueires de arroz a 400 réis	4\$800
120 abóboras	7\$200
80 galinhas a 100 réis	8\$000
1 frasqueira de aguardente	12\$000
42 esteiras a 100 réis	4\$200
2 panos brancos a 500 réis	1\$000
100 panelas "de fumar"	1\$000
Tabaco	6\$000
1 paça "de bertanha"	3\$000
1 barril de azeite "vermelho"	9\$000
1 frasqueira de azeite	3\$600
1 1/2 covado de pano	1\$500
12 facas	1\$000
200 balas	2\$000
100 tigelas	1\$500
?	18\$000
"Comedorias ao capitão e oficiais de 38 dias a 800 réis	30\$400
Total	535\$880 réis

Além dessa despesa, a Companhia teve outros gastos: 557\$510 réis "em terra" (com os resgates?) e 662\$970 réis "na comissãõ" (93). Ao todo a emprêsa despendeu a importãncia de 1.756\$360 réis, salvo êrro de cálculo ou de leitura de nossa parte.

Observe-se que até abril de 1774, os melhores escravos provenientes de Cacheu e Bissau eram vendidos aos lavradores do Pará e Maranhão a 80\$000 réis. Em junho dêsse mesmo ano, porém, já eram necessários 120\$000 réis para se adquirir um bom escravo da Guiné nas capitãncias do extremo-norte do Brasil (94). Pouco ou nada adiantou o mencionado edital de D. José I de 1774, ordenando aos administradores da Companhia a introduçãõ de maior número de escravos que se venderiam aos agricultores do Pará e Maranhão

(93). — *Ibidem*.

(94). — Veja-se extrato de fatura da carregaçãõ de junho de 1774 procedente de Bissau (*Ibidem*).

sem o menor lucro. Que pensar disto? Teria havido abuso por parte da empresa? Afigura-se-nos que a alta de preços deve-se, isso sim, ao aumento das despesas de transporte e à maior dificuldade encontrada nos centros de resgates do Atlântico africano, onde a negociação estava sujeita a uma série de fatores — conflito entre os régulos, fuga de escravos, falecimentos (95), epidemias, maior ou menor dificuldade de penetração continental e outras mais razões que condicionavam o trato nos mercados produtores de mão-de-obra escrava. Apesar da elevação dos preços de venda nas capitanias do alto-norte do Brasil, a Companhia teve um prejuízo de 637\$916 réis na carregação de junho de 1774 (96), sinal evidente das dificuldades encontradas pelos administradores da sociedade nos centros de resgates africanos ou — o que é muito provável — durante a viagem. A escassez de mão-de-obra nas áreas agrícolas do Pará e Maranhão contribuiria, outrossim, e de maneira decisiva, na alta dos preços dos escravos introduzidos pela Companhia em junho de 1774.

No ano seguinte, porém, o mercado foi normalizado. Uma carta de João Pereira Caldas a Martinho de Melo e Castro, datada do Pará a 27 de julho de 1775, menciona uma fatura de 200 escravos provenientes dos portos de Cacheu e Bissau, sendo os melhores lotes vendidos aos lavradores por 80\$000 réis a peça (97). Nessa carregação os administradores da Companhia apuraram no Pará. 14.144\$500 réis, importância oriunda da venda dos 200 escravos aos colonos da capitania (98). A despesa da sociedade com o custeamento da corveta e comissões foi de 2.499\$029 réis. Restaria saber o gasto com os resgates na Guiné para apurarmos o lucro líquido — se é que houve — da Companhia com essa carregação.

Em novembro de 1778, quando a Companhia já havia sido extinta por D. Maria I (99), os poucos escravos senhoresados pelo comissário Luís Antônio no Maranhão foram vendidos em praça pública, conforme ordens recebidas da Junta da Administração, já às voltas com a liquidação dos fundos da sociedade (100). Sabe-se, por exemplo, que nessa altura do século XVIII a gerência da antiga

(95). — Segundo o Livro dos Balanços — ano de 1770 — só com escravos fugidos e falecidos em Cacheu e Bissau entre os anos de 1763 e 1768 tivera a Companhia um prejuízo de 14.320\$840 réis, o que representa a média anual de cerca de 2.400\$000 réis por ano. De 1769 a 1772, apenas em Cacheu, nada menos de 207 escravos, no valor de 14.000\$500 réis, foram dados pelos administradores da Companhia como mortos e fugidos (Cf. Demonstração do Balanço de 1772).

(96). — Cf. Extrato de fatura da carregação de junho de 1774 procedente de Bissau, in A.H.U. — M.P. de 1774.

(97). — *Idem*, C.P. n.º 35 (1774-1776).

(98). — *Ibidem*.

(99). — Cf. Os apologistas.

(100). — Cf. A Junta Liquidatária dos fundos da Companhia.

Companhia apurou em São Luís a quantia de 22.814\$098 réis, resultante da venda de 287 escravos — 162 de Bissau e 125 de Cacheu — aos lavradores maranhenses (101), o que equivale dizer que o preço médio por peça andava, então, beirando a casa dos 80\$000 réis. Com a extinção da empresa monopolista haveria, seguramente, uma enorme retração do tráfico negreiro, grandemente repercussiva na alta geral dos preços dos escravos nos mercados consumidores do extremo-norte da colônia. 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*” (102), quando veio o segundo navio me lembrei de que a mente de Sua Magestade era a de favorecer estes povos introduzindo-lhe os escravos, assim ordenei ao dito Luís Antônio vendesse os escravos como pudesse contanto que não fosse em Praça” (103). Note-se que o governo procurava impedir os leilões de escravos, onde os lavradores subiam os preços em prejuízo próprio e “se degolam uns aos outros”, expressiva mostra do encolhimento do tráfico da escravatura no ocaso do século XVIII, numa época em que a ocupação econômica das terras exigia mão-de-obra abundante, dado o ritmo de crescimento orgânico da colônia.

Para a manutenção da “rota negra” — mal necessário do processo de desenvolvimento econômico do Estado do Grão-Pará e Maranhão — a Companhia sustentava uma respeitável frota. Repare-se, por exemplo, no elevado número de navios negreiros da empresa (104) — nada menos que 18 barcos andavam nos resgates da África atlântica, assim distribuídos: na rota de Bissau, 10 navios — São José, São Sebastião, Santo Antônio, Nossa Senhora da Esperança, São Pedro, São Pedro Gonçalves, Nossa Senhora do Cabo, São Francisco Xavier, São Paulo e Nossa Senhora da Oliveira; nos resgates de Cacheu achavam-se 8 navios, 7 dos quais navegavam na rota de Bissau — Santo Antônio, São José, São Pedro, Nossa Senhora da Esperança, São Francisco Xavier, São Pedro Gonçalves, São Paulo e Nossa Senhora das Necessidades; no trato de Angola, já no Atlântico Sul, operavam mais 8 navios, sendo que um deles (Nossa Senhora do Cabo) navegava, também, na rota de Bissau — Santa Anna,

(101). — Cf. Carta de Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 4 de novembro de 1778, in A.H.U. — M.M. n.º 32 (1778-1779).

(102). — O grifo é nosso.

(103). — Veja-se a mencionada carta.

(104). — Cf. Mapa dos escravos africanos introduzidos no Estado pela Companhia do Grão-Pará e Maranhão (1757-1778).

Nossa Senhora da Atalaia, São Luís, Nossa Senhora da Conceição, Nossa Senhora Mãe de Deus, São João Batista, São Lázaro e Nossa Senhora do Cabo (105).

Graças aos extratos de faturas, sabe-se que a Companhia introduziu nas capitânicas do extremo-norte da colônia 25.365 escravos (106). A Guiné (Cacheu e Bissau) e Angola, respectivamente acima e abaixo do Equador, eram os grandes mananciais de trabalhadores para as terras agricultadas do extremo-norte do Brasil. O tráfico da escravatura era feito, então, sem predomínio sensível de qualquer das duas áreas geo-econômicas da África Ocidental, apesar da ténue preeminência da Guiné.

Na venda dos escravos, os administradores da Companhia eram obrigados pela Coroa a dar preferência aos lavradores. O intento da realza era, naturalmente, o de evitar, na medida do possível, a pernicioso ação dos atravessadores. As ordens de Lisboa emanadas do Conselho Ultramarino eram, nesse sentido, insistentes. Aos governadores e capitães-generais competia executar as determinações régias, banindo do tráfico os dardanários especuladores que tantos malefícios acarretavam à agricultura com o encarecimento da mão-de-obra escrava (107). A elevação geral dos preços era incompatível com a política econômica fomentista da monarquia. A Coroa, ao mesmo tempo que procurava eliminar o açambarcador, executava uma política grandemente favorável à baixa dos preços dos escravos, isentando a Companhia do pagamento de direitos de entrada da mercadoria humana nas capitânicas do Pará e Maranhão (108).

Escravos africanos e artigos de procedência européia (109) eram, geralmente, negociados a prazo com os colonos. Os gêneros agrícolas comerciáveis (arroz, algodão, café, cacau, etc.) constituíam as melhores formas de pagamento. Em 1777, os lavradores do Estado deviam à Companhia nada menos que 900.000\$000 réis da compra de escravos africanos (110). Nessa altura do século XVIII, os administradores de São Luís e Belém já haviam recebido dos agricultores do Pará e Maranhão a importância de 1.242.048\$526 réis, proveniente dos adiantamentos de escravos africanos e mercadorias européias, cujo saldo devedor datava dos primeiros anos do giro mer-

(105). — *Ibidem.*

(106). — A.H.U. — C.P. nº 37 (1777-1778). Veja-se, outrossim, o quadro demonstrativo — Montante e valor dos escravos africanos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777).

(107). — A.H.M.F. — L.A.S.E. nº 83.

(108). — *Idem*, L.R.C.P.J.C.G.P.M. nº 1.

(109). — Cf. Os artigos de procedência européia.

(110). — A.H.U. — C.P. nº 37 (1777-1778).

cantil da sociedade (111). A arrecadação dessas imensas dívidas foi um dos grandes tormentos da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia, a partir de 1778 (112).

Outras áreas geo-econômicas do Brasil, além do Pará e Maranhão, receberam escravos transportados pelos navios da Companhia. Sabe-se, por exemplo, de alguns lotes de mão-de-obra africana desembarcados nos portos da Bahía e Rio de Janeiro. E' o que informam os "Livros dos Balanços" da Companhia guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (113). Ignoramos, no entanto, o mecanismo do tráfico para essas capitânicas da colônia.

Sabe-se, outrossim, que uma grossa corrente de comércio abastecia as áreas auríferas de Mato Grosso, desejosas de mão-de-obra escrava. Da baía do Guajará, em Belém, os comboieiros e comerciantes das minas (114) transportavam, através do vale do Madeira, em canoas de índios remeiros, os ambicionados artigos de procedência européia para os dourados campos de Mato Grosso (115). Engrossando o tráfico encontram-se os escravos da Guiné e Angola que iam mourejar nas minas de Vila Bela, cujo aprovisionamento em víveres, ferramentas e têxteis era feito, em grande monta, pelos caixeiros-viajantes do Madeira, magnífica via de penetração continental em boa parte organizada pela Companhia (116).

Os lucros oriundos da rota do Madeira seriam deveras avultados. Um escravo, por exemplo, que era adquirido pelos lavradores do Pará e Maranhão por 80 a 120\$000 réis — preço máximo que alcançaram no Estado, conforme ficou demonstrado — era vendido nas áreas auríferas de Mato Grosso por 200 oitavas ou 300\$000 réis, chegando algumas escravas a ser negociadas por dois arráteis de ouro (117) ou 384\$000 réis (118), expressiva mostra do incitamento mercantil da Companhia, cuja largueza de ação fomentista contribuiu de forma decisiva para a ocupação econômica de apreciável área do território brasileiro.

(111). — *Ibidem.*

(112). — Cf. A Junta Liquidatária ...

(113). — A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M.

(114). — Cf. "Termos de Assinaturas dos Comboieiros e Comerciantes das Minas de Mato Grosso", in A.P.P.C.M. — Códice Manuscrito nº 1112.

(115). — Cf. Os artigos de procedência européia.

(116). — Cf. "Memorial que se entregou ao governador e capitão-general de Mato Grosso, Luis Pinto de Souza, pela Junta da Administração da Companhia", in A.H.M.F. — L.G.E.C.C.G.P.M. nº 91.

(117). — O arrátel, péso antigo de 16 onças, valia 459 gramas.

(118). — Cf. "Memória dos Preços que no Mato Grosso são vendidos os gêneros molhados e secos", in A.H.U. — C.P. nº 33 (1772). Sobre os outros gêneros, veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.