

ALGUNS VÊM DE LÁ, OUTROS DE CÁ:

a Amazônia no tráfico interno brasileiro de escravos (século XIX)

*Some come from there, others from here:
the Amazon in the Brazilian internal slave trade (19th century)*

RESUMO

O presente artigo é voltado ao tráfico de escravos africanos e crioulos no âmbito da região amazônica e entre esta e outras partes do Império do Brasil, denominado pela historiografia como tráfico interno de escravos. A partir de uma gama variada de evidências, são analisadas quatro questões específicas (desdobradas no texto em cinco seções): a importância do tráfico interno para a economia escravista da região amazônica no período colonial; a situação da região no contexto de intensificação desse tráfico após 1850; a configuração do tráfico intraprovincial de escravos no Pará, com destaque para o lugar crucial ocupado pelo mercado de escravos de Belém; por fim, as experiências e a agência escrava no tráfico interno.

Palavras-chave: Amazônia, escravidão de origem africana, século XIX, tráfico interno de escravos.

José Maia
BEZERRA NETO*

 jmbn25@gmail.com

*Universidade Federal do
Pará
Belém, PA, Brasil

Luiz Carlos
LAURINDO JUNIOR**


 luizcarloslaurindo@gmail.com

**Universidade Federal do
Oeste do Pará
Santarém, PA, Brasil

ABSTRACT

This article focuses on the slave trade of african and creole slaves within the Amazon region and between this and other parts of the Brazilian Empire, called by historiography as internal slave trade. From various evidences, four specific questions are analyzed (which are divided into five sections): the importance of internal slave trade for the slave economy of the Amazon region in the colonial period; the situation of the region in the context of the intensification of this slave trade, after 1850; the configuration of slave trade within the Province of Pará, especially the crucial place occupied by the slave market in Belém; and, finally, the experiences and the slave agency in internal slave trade.

Keywords: Amazon region, slavery of African origin, nineteenth century, internal slave trade.

 *Treze de Maio*, principal jornal paraense das décadas de 1840 e 1850, pode deixar intrigado o leitor desapercebido e conhecedor de outro 13 de maio, o de 1888. Fundado por um participante da revolta constitucionalista de 1823 (Honório José dos Santos) e batizado com a memória da retomada de Belém das mãos cabanas (13 de maio de 1836), tornou-se um dos bastiões da ordem, *locus* de reprodução do *status quo* escravista e de outros interesses dos grupos conservadores da província (MELLO JÚNIOR, 1979). Nos idos de dezembro de 1840, quase sete meses após sua fundação, Henrique Antonio Strauss publicou anúncio de fuga de dois escravos. O primeiro, de nome Francisco, havia sido comprado de Fernando Rebello Mendes, da Vila de Gurupá, na província do Grão-Pará, e, em sua fuga, Strauss suspeitava com alguma razão que Francisco havia tomado o rumo de sua vila de origem. O outro, Manuel, era natural do Maranhão e “por isso tem o sutaque dos crioulos daquela Província”, mas Strauss não sabia dizer o seu paradeiro. Ambos vivenciaram as agruras do tráfico interno de escravos, Francisco em escala intraprovincial – sendo vendido de um lugar para outro dentro da mesma província –, Manuel, por sua vez, traficado entre as províncias vizinhas do Maranhão e Grão-Pará, caindo nas redes do tráfico interprovincial (TREZE DE MAIO, 12/12/1840, p. ilegível).

É justamente o tráfico interno de escravos no Brasil, em suas dimensões inter e intraprovincial, com enfoque na região amazônica, que vamos abordar neste artigo, entendendo-o, em diálogo com Robert Slenes (2004, p. 325), como um sistema de comércio de seres humanos escravizados em uma região, colônia ou nação, em alguns casos extrapolando fronteiras políticas. Observaremos alguns aspectos da dinâmica desse tráfico, expandido em escala inigualável após a proibição definitiva do tráfico negreiro transatlântico para o Brasil, em 1850, mas cuja existência remonta ao período colonial.¹ Ao longo das seções do artigo, analisaremos os seguintes aspectos: a importância do tráfico interno para a economia escravista da região amazônica, observando sua anterioridade desde o período colonial; o fato de que, durante o ápice do tráfico interprovincial, na segunda metade do século XIX, a região amazônica não teve perdas em larga escala de trabalhadores escravos para outras províncias, sequer para as regiões cafeeiras do Sudeste do Império e, ao contrário, nela se formou um importante mercado regional de escravos em torno de sua principal praça comercial, Belém, capital da província do Grão-Pará; para além do tráfico interprovincial, a importância do tráfico interno intraprovincial ou intermunicipal na dinâmica da economia escravista na região, destacando-se, novamente, mas não apenas, Belém, porta de entrada e de saída de grande parte dos escravos negociados e polo de (re)distribuição dos escravos na Amazônia; por fim, porém não menos importante, as experiências vivenciadas pelos escravos no tráfico interno, compreendendo seu protagonismo quando envolvidos pelas redes do comércio local, regional ou nacional de trabalhadores cativos.

Franciscos, Nobertos, Fredericos, ...: o tráfico interno de escravos antes de 1850

Os primeiros esforços de introdução de escravos de origem africana por parte da Coroa portuguesa no Estado do Maranhão, região correspondente em alguma medida

à atual Amazônia, remontam às décadas finais do século XVII, mas foi apenas na segunda metade do XVIII, no âmbito das políticas pombalinas e, sobretudo, da atuação monopolista da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778), que o escravismo ganhou força decisiva nessa parte do Império português (BEZERRA NETO, 2012; CHAMBOULEYRON, 2006; SAMPAIO, 2011). A população escrava cresceu significativamente entre 1751 e a década de 1820, quando se estabilizou e se manteve relativamente inalterada até a década de 1870 (BARROSO; LAURINDO JUNIOR, 2017), momento marcado pela crise e posterior derrocada da escravidão no Império do Brasil.² Entretanto, por mais que a população escrava na Amazônia tenha tido peso demográfico maior em determinados períodos, precisamos ultrapassar a rotulação dicotômica relevante/irrisório e centrar nossas atenções em suas múltiplas dimensões, nos diferentes tempos e espaços em que foi articulada, como vem sendo feito nas últimas duas décadas pela historiografia regional e nacional.

Nesse sentido e tendo em vista o objetivo do presente artigo, pelo menos duas linhas de continuidade entrelaçadas no que diz respeito à presença escrava na região, entre a segunda metade do século XVII e a década de 1880, devem ser consideradas: o uso concomitante do escravo de origem africana com outros tipos de força de trabalho, não obstante a predominância de alguns tipos em determinados momentos, e a constante demanda por escravos, apesar das mudanças na organização interna da sociedade, na configuração econômica da região e no contexto político regional, nacional (após a Independência) e global.³ A proibição definitiva do tráfico negreiro transatlântico para o Brasil, em 1850, e o fim dos carregamentos diretos entre a costa africana e o Grão-Pará, em 1841, por exemplo, não representaram a interrupção da entrada de escravos de origem africana em Belém (BEZERRA NETO, 2012). A demanda de outras províncias propiciou alguma venda de escravos para fora do Grão-Pará, mas a demanda local continuou consistente, atraindo a força de trabalho de outros portos brasileiros, inserindo a Amazônia nas redes do redimensionado mercado nacional de escravos, como será detalhado mais adiante.

O tráfico de escravos africanos ou nascidos no Brasil (nesse caso denominados crioulos) entre os portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e Belém, porém, já existia no período colonial, em menor escala e paralelamente ao tráfico transatlântico.⁴ Em 4 de maio de 1771, o escravo Francisco da Costa Xavier, oficial de sapateiro, nascido na Bahia, mas vivendo em Belém do Pará, aos 23 anos de idade acabou denunciado e preso pela Inquisição sob a acusação de sacrilégio e heresia (PROCESSO, 04/05/1771). Envolvido nas malhas da Inquisição, antes Francisco Xavier já havia sido enredado pelas malhas do tráfico interno de escravos. Na Amazônia colonial portuguesa, antes mesmo do comércio de escravos africanos e crioulos, o tráfico interno de cativos indígenas já existia desde o início do processo de conquista da região pelos portugueses, ainda nas primeiras décadas do século XVII. Nascida sob o signo do escravismo imposto aos índios, a sociedade colonial portuguesa na Amazônia conhecia uma larga experiência com o tráfico

de gentes escravizadas, quando passou a vivenciar o tráfico de escravos conhecidos como “negros da Guiné” (ALVES JUNIOR, 2013; SAMPAIO, 2010; COELHO, 2005; CARVALHO JÚNIOR, 2005). Por outro lado, a própria Coroa lusa favoreceu ou fomentou não somente o comércio de africanos escravizados diretamente da África para Belém, mas também o tráfico interno de escravos de origem africana de outras regiões brasileiras para a Amazônia, compreendendo-o como uma continuidade ou até mesmo substituto de sua congênera atlântica (CHAMBOULEYRON, 2010). Pelo aviso de 16 de abril de 1798, por exemplo, foi ordenado ao Conde de Rezende, José de Castro, a “saída dos escravos bons e robustos para a Capitania do Pará ficando livres de pagar direitos de entrada no Rio de Janeiro todos aqueles que houverem de ser exportados para o Pará, aonde é preciso dar incremento à povoação e com ela à cultura, trabalhos e indústria”, conforme solicitado à Coroa por Francisco de Souza Coutinho, capitão-general do Pará (SALLES, 2005, p. 66; VERGOLINO-HENRY; FIGUEIREDO, 1990, p. 45).

Segundo Anaíza Vergolino (1971, p. 27-28), entre 1778 e 1791, 3.099 cativos, africanos ou não, vieram despachados ou reexportados de outros portos brasileiros. Foram trazidos 159 cativos de Pernambuco; 19 da Paraíba; 526 da Bahia; 384 somente do Maranhão e 1.722 do Maranhão e demais portos; além de 239, sem ser precisado quantos oriundos de Angola, na África Centro-Occidental, bem como de Pernambuco e Maranhão. Aliás, Vergolino já havia indicado para 1756, época do monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, a entrada de 16 escravos vindos do Maranhão. Outros autores, tais como Manuel Barata (1973), Vicente Salles (2005) ou Colin MacLachlan (1974), igualmente trataram do tráfico interno de escravos de origem africana para o Grão-Pará, indicando a sua importância para a economia paraense desde pelo menos as décadas finais do século XVIII. Quanto ao século XIX, especialmente em sua segunda década, Manuel Barata (1973, p. 76) indicou escravos reexportados de outros portos brasileiros para Belém, embora não seja possível precisar se africanos ou não, além daqueles importados diretamente da África. Segundo Barata, em 1813, chegaram 85 cativos oriundos de diversos portos do Brasil; em 1814, vieram trazidos 268; em 1815, 119 escravos; bem como, em 1816, havia informado a chegada de 934 cativos, que dizia apenas serem de “procedência africana e brasileira”. Sobre estes últimos dá para supor que ao menos 108 almas vieram de outros lugares do Brasil, descontando dos 934 escravos o número de 826 africanos escravizados desembarcados em Belém (BEZERRA NETO, 2012, p. 201-203).⁵

Em 1819, conforme aviso publicado no jornal baiano *Idade d’Ouro do Brasil*, ficamos sabendo que a galera Conceição Minerva, tendo por Capitão André José da Cunha e como Caixa José Joaquim da Silva, havia de partir de Salvador até o dia 20 de abril rumo ao porto de Belém, com escala em São Luís, trazendo “escravos de officios, e escravas prendadas” de “todos os Senhores” que os “quiserem vender”. Em novembro de 1822, no mesmo periódico, fora anunciado que a “Escuna Toninha vai sahir já para o Maranhão, ou Pará, e recebe escravos a frette” (IDADE D’OURO DO BRAZIL, 23/03/1819, 15/11/1822). Em 1823, segundo o historiador João de Palma Muniz, em seus estudos sobre o processo

da independência no Grão-Pará, citados por Vicente Salles, a “galera portuguesa Tâmega, entrada em 08 de fevereiro, trouxe como carga, da Bahia para o Pará, 547 escravos”. Salles nos diz também que “Palma Muniz informa ainda a estrada [sic!] em princípios de 1823 da galera Eugênia, procedente da Bahia e de propriedade de José Joaquim Machado, com número não declarado de escravos” (SALLES, 2005, p. 74-75).

Ainda que o tráfico interno entre 1778, ano do fim do monopólio mercantil da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, e 1841, último ano em que houve registro conhecido de tráfico atlântico entre a África e a Amazônia, não seja conhecido em sua totalidade e abrangência, considerando apenas as cifras sobre as quais temos alguma informação e as estimativas do tráfico para a Amazônia de Bezerra Neto (2012, p. 201-203), podemos perceber que entre 1778 e 1791, os 3.099 escravos traficados internamente perfaziam 27,91% do total estimado de 11.101 africanos escravizados ingressos na região amazônica na mesma época. Para o segundo período do qual dispomos de algumas cifras mais precisas, compreendendo os anos de 1813 a 1816, podemos com alguma margem de segurança supor que os 580 cativos seguramente ingressados via tráfico interno representavam 22,59% dos 2.523 escravos africanos desembarcados em Belém nos referidos anos. Portanto, nada desprezíveis os números do tráfico interno para as últimas décadas do período colonial na região amazônica.

Após a independência, em 1822-1823, Salles nos diz que novas isenções de direitos visavam facilitar o ingresso de escravos negros no Grão-Pará, comercializados a partir de outras províncias do Império brasileiro. Daí que, na província paraense, segundo Salles (2005, p. 66),

Levas sucessivas, embora pouco numerosas, aí chegaram, procedentes do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Ceará e sobretudo do Maranhão. Via de regra, o transporte pelos sertões se encaminhava diretamente ao Maranhão. Daquela praça, também pelos sertões, o negro era conduzido para o Pará. No caminho entre as duas capitanias, depois províncias, a povoação de Ourém floresceu como entreposto ou estância.

Vicente Salles destaca a importância de Ourém, no Nordeste paraense, como entreposto terrestre e fluvial do tráfico entre o Maranhão e o Pará, mas não o dimensiona substancialmente em termos quantitativos e ao longo do tempo, como também não o fizeram os coevos que escreveram sobre o assunto, a exemplo de Henry Bates (1979, p. 32), para quem essa via entre o Pará e o Maranhão, em meados do século XIX, caíra em desuso e se tornara intransitável. Embora a historiografia recente também não tenha explorado suficientemente a questão, as evidências até o momento reunidas apontam para a predominância, na segunda metade do XIX, da navegação de cabotagem no tráfico de escravos entre as praças mercantis de Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará, bem como das vias fluviais no tráfico dentro do Pará e entre este e o Amazonas.

Ao longo da década de 1840, com o restabelecimento da imprensa periódica na província paraense de forma mais regular e efetiva, após o término da Cabanagem (1835-

1840), podemos ter algumas informações, por meio dos anúncios de venda, compra e fugas de escravos (ainda pouco explorados pela historiografia da escravidão no que tange os estudos acerca do tráfico), acerca dos sujeitos envolvidos no tráfico interno, sejam os proprietários que vendiam ou compravam, os negociantes que faziam as intermediações e os próprios escravos que acabavam sendo negociados e forçados a mudar de um lugar para o outro. Em 12 de agosto de 1840, por exemplo, graças ao anúncio de fuga mandado publicar por José Antônio Antunes, ficamos sabendo que José Maria Faria de Mattos lhe consignou o seu escravo Frederico dos Reis, despachado do Maranhão, para ser vendido em Belém. No entanto, Frederico dos Reis, com ofício de sapateiro, não esperou ser vendido e, ainda consignado, fugiu (TREZE DE MAIO, 12/08/1840, p. 110). Ainda por volta de agosto de 1840, outro cativo sapateiro oriundo do Maranhão também havia fugido antes de ser vendido. Tratava-se do “preto” de nome Noberto, “remetido do Maranhão por Antonio José Vieira para nesta [cidade de Belém] lhe ser vendido” por “Guilherme de Siqueira Villaça & C^a” (TREZE DE MAIO, 15/08/1840, p. 113).

Em fins de julho de 1840, no jornal *Treze de Maio*, Antonio Facundo de Castro anunciou a venda de um cativo em seu poder, dizendo com alguma sinceridade ser “um preto de bonita figura, e com a idade de 26 annos, vindo de Ceará para ser vendido, pelo vício que tem de ser respondão”. Apesar de considerado rebelde, no mínimo malcriado, era anunciado como alguém que entendia do “serviço da roça”, sabendo “fazer caxaça”, bem como “alguma cousa do fabrico do assucar”, podendo ser comprado pelo preço de 560\$ reis (TREZE DE MAIO, 25/07/1840, p. 97). Portanto, não estava sendo vendido barato, o valor estava ligeiramente acima dos valores de mercado de outros escravos listados em inventários para o ano de 1840. No inventário do cônego Sebastião Antônio Pereira (1840), o escravo Gabriel de Araujo, com 26 anos, era avaliado em 400\$000; outro com 25 anos, de nome Serra, também com o mesmo valor. No inventário de João Ó de Lima (1840), o escravo mais bem avaliado, sem idade informada, era o “criollo Miguel” valendo 500\$000. No inventário de dona Guiomar Ignes do Nascimento (1840), o “criollo” Francisco, carpinteiro, era avaliado em 500\$000.

Quando o 2º tenente José Bernardo Santarém publicou os anúncios de fuga de sua escravaria, em 1850 e 1851, notamos que alguns dos escravos de seu engenho Santo Ignacio, na região do Maguari, vieram de outros lugares, alguns de lá, de fora da província e até mesmo de mais longe, originalmente da África, outros de cá, de uma localidade para outra da província paraense. Entre os escravos de Santo Ignacio, havia Manuel Ramos Doce, 25 anos, natural de Cametá, cidade na região do Baixo Tocantins; “Antonio, molato escuro, natural do Ceará o que bem mostra na fala, avelhentado, mostrando ter pelo menos quarenta anos”; “Felicia negra, cazada com o dito Antonio, idade trinta annos, pouco mais ou menos, com uma queimadura n’um dos peitos, o que faz que seja menor do que o outro”, sendo “natural d’África, porem intitula-se também crioulla, porque tendo sido creada desde pequena em Macapá, [dai] não mostra pela fala ser de fora”; “Luiza, negra alta, da idade pouco mais ou menos da Felícia, natural da África, o que bem mostra pela

fala atrapalhada que tem, secca do corpo, com bordados de sua nação feitos a ferro, nos braços, e em outras partes do corpo”, a qual, embora africana, tinha por costume “trazer a carapinha entrançada a moda de Maranhão, onde já esteve em outro tempo”. Tais escravos fugiram juntos na madrugada de 24 de novembro de 1850, ao passo que outro pertencente ao mesmo engenho, descrito como “hum preto creolo escravo, filho do Ceará”, sendo “moço de 20 a 25 annos” fugiu antes, no início de julho de 1850 (O PLANETA, 08/08/1850; O PUBLICADOR PARAENSE, 21/01/1851, p. 4). Esses anúncios publicados por João Bernardo Santarém são um bom retrato da contínua demanda da economia amazônica por escravos, que, a partir da década de 1840, seria atendida tão somente pelo tráfico interno. Tráfico que, existindo com alguma importância desde pelo menos as últimas décadas do século XVIII, não deixava de ser parte do tráfico transatlântico de escravos enquanto este existiu ou de estar ligado subsidiariamente ao mesmo.

Raymundos, Marcos, Benedictos, ...: o tráfico interno na segunda metade do século XIX

A partir da proibição efetiva do comércio transatlântico de africanos escravizados para o Brasil, no início da década de 1850, o tráfico interno de escravos ganhou dimensão própria e se intensificou no território nacional, sendo conhecido como tráfico interprovincial. Foi nessa época que “um mulato cabra de nome Raymundo Patrício, oficial de pedreiro e barbeiro, foi remetido do Pará em abril de 1859 pelo Sr. Manoel Joaquim de Faria”, para ser vendido em Pernambuco, sendo comprado por Feliciano José Gomes, que, depois, o vendeu a Francisco Mathias Pereira da Costa, dono do Engenho Guerra, em Ipojuca (FREYRE, 1979, p. 8). Se Raymundo Patrício fora parar em Pernambuco, outros envolvidos nas malhas do tráfico acabavam indo para mais longe, como aconteceu com Marcos, remetido de Belém para o Rio de Janeiro, com passaporte de 12 de janeiro de 1869, na condição de “escravo de Antônio Francisco Corrêa Caripuna a ser entregue a Braga & Sobrinho nessa Corte”, embora ao chegar tenha “declarado ser livre e chamar-se José Pereira da Silva” (OFÍCIO, 15/03/1869).

Para além das malhas do tráfico entre províncias envolvendo os cativos existiam outras redes em escalas diferenciadas, como aquelas do tráfico intramunicipal – das áreas urbanas para as rurais e vice-versa, como aponta Laurindo Junior (2012) –, intermunicipal ou entre regiões de uma mesma província, havendo, por exemplo, comumente, a venda de escravos dos municípios com economia em declínio ou menos dinâmicas para aqueles com economias mais vibrantes ou em expansão. Entre os escravos negociados entre os municípios ou regiões paraenses, em 1869, temos Felisberto, cativo de “Benedicto da Veiga Thenorio, de Cametá”, “comprado há pouco tempo” pelo seu novo proprietário, “João Gonçalves dos Santos, negociante estabelecido no Igarapé Perús districto de Anajás”, de quem Felisberto fugiu (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 30/11/1869, p. 3). Em novembro de 1870, dona Maria de Souza Paes Colares, moradora em Santarém, no Baixo Amazonas, remeteu seu escravo Fernando para ser vendido em Belém por “procuração passada ao

Sr. Bernardo Antônio Antunes”, sendo Fernando comprado por José M. Martins, residente em Breves (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 15/08/1871, p. 2). Fernando viajou muito de barco: veio de Santarém para Belém e daí fora para Breves, a bem dizer no meio do caminho entre aquelas duas cidades. Bernardo, por sua vez, em fevereiro de 1871, aos 20 anos, despachado de Bragança por seu antigo senhor, Francisco Antônio Martins, acabou comprado em Belém por “Thomaz Xavier de Barros & Cª” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 29/03/1871, p. 2). Cerca de dez anos depois, temos também Leandro, “comprado em Bragança ao Sr. Candido José de Miranda”, que, em 1881, em Belém, pertencia a Siqueira Pinto Irmão (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 14/06/1881, p. 2).

O tráfico de escravos entre regiões ou municípios de uma mesma província ocorria ao mesmo tempo em que o tráfico interprovincial, que, por sua vez, poderia envolver províncias de uma mesma região, tal qual o comércio de escravos entre as províncias do Sudeste, entre aquelas do Nordeste ou ainda entre as províncias amazônicas (após 1850, quando a província do Amazonas foi desmembrada do Grão-Pará). Foi assim que Antonio, mais ou menos 19 anos, cor “acabocladada”, que se dizia “filho do Amazonas”, fora “comprado a Antônio Facundo de Castro Menezes” em maio de 1872, tornando-se escravo de Domingos Calandriny de Azevedo, na Fazenda S. Felipe em Marajó, distrito da Cachoeira (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 20/05/1872, p. 2). “Filho do Amazonas” também era Amaro, 16 anos mais ou menos, descrito como “preto retinto”, escravo do Capitão de Mar e Guerra Nuno Alves Pereira de Mello Cardoso, em Belém em fins de 1873 (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 16/12/1873, p. 2).

As diversas variantes do tráfico interno brasileiro de escravos não se excluíam, sobrepunham-se e criavam rotas de comércio intramunicipais, intraprovinciais (ou intermunicipais) e interprovinciais (intra ou inter-regionais), que, muitas vezes, existiam em disputa pela mão de obra escrava, sendo exemplo disto, mas não o único, as disputas em determinado momento entre as províncias açucareiras do Nordeste e as do Sudeste cafeeiro. No tráfico interprovincial de escravos, embora o sentido Norte/Nordeste/Sul-Sudeste fosse predominante no mercado nacional de escravos, visando o abastecimento de trabalhadores escravos para a economia cafeeira, principalmente das províncias de Rio de Janeiro e São Paulo (MARQUESE; SALLES, 2016), não era a única direção existente.⁶ Robert Slenes aponta como característica do tráfico interno brasileiro de escravos a existência de pelo menos dois importantes eixos de transferência de mão de obra cativa: um, intrarregional, entre províncias nordestinas em função da economia açucareira, e outro em torno da economia do café no Centro-Sul.⁷ Isso, reiteramos, não quer dizer que, havendo rotas internas de escravos sobrepostas e/ou conflitantes, não tenha havido no plano nacional uma maior importância do tráfico interprovincial no sentido Norte/Nordeste-Sudeste e Sul-Sudeste (SLENES, 1976; SLENES, 2004).

Durante a segunda metade do século XIX, mais precisamente entre 1850 e 1881, Robert Slenes calculou que cerca de 222.500 escravos, com média anual de 7.200 cativos, foram transferidos por meio do tráfico interprovincial e inter-regional com destino ao Centro-Sul:

65.000, ou 5.000 por ano, entre 1850-1863; 67.500, ou 7.500 por ano, entre 1863-1872; e 90.000, ou 9.000 ao ano, entre 1872 e 1881. Algarismos que alcançariam a cifra em torno de 400 mil escravos negociados e transferidos, na sua totalidade, considerando-se o número daqueles negociados via tráfico intraprovincial ou intermunicipal, bem como entre províncias de uma mesma região ou intrarregional, uma vez que os números apontados acima, da ordem de 222.500 escravos, tratam somente do comércio entre províncias nortistas, nordestinas e sulistas com o Centro-Sul cafeeiro. Em termos mais gerais, o número em torno de 400 mil escravos admitidos por Slenes também foi considerado por Robert Conrad como mais próximo da realidade. Citando relatório do Ministério da Agricultura de abril de 1885, Conrad afirmou que, ao longo dos onze anos e meio seguintes a 30 de setembro de 1873, “não menos que 383.996 escravos eram dados como transferidos de fora para os municípios da nação, e 329.392 foram registrados como tendo deixado esses municípios”. Isto é, um volume significativamente alto de cativos fora transacionado e, portanto, transferido, em larga medida por conta da expansão da economia cafeeira, que demandava maior número de trabalhadores cativos, ao longo da década de 1870 e início da década de 1880 (SLENES, 1976, p. 134-135, 138; SLENES, 2004, p. 330-331; CONRAD, 1985, p. 196-197; MARQUESE; SALLES, 2016, p. 142). Vejamos agora como a economia escravista paraense e amazônica se comportou nesse contexto do tráfico interno de escravos pós-1850.

Manoels, Therezas, Caxias, Benedictas, ...: a Amazônia e o tráfico interprovincial de escravos

Entre 1848 e 1859, o naturalista inglês Henry Bates conheceu a região amazônica, realizando parte de suas expedições nos três primeiros anos em companhia de outro importante cientista, Alfred Russel Wallace. Em 1863, Bates publicou sua obra sobre a Amazônia. Nela, conta que ele e Wallace alugaram uma chácara nos subúrbios de Belém, cujo “proprietário era um velho português chamado Danin, que morava em sua fábrica de cerâmica na foz do Una, um pequeno rio três quilômetros abaixo da cidade do Pará [Belém]”. Segundo Bates, na propriedade em que Danin residia e mantinha sua olaria, fazendo uso do trabalho de agregados livres e escravos, “em outros tempos tinha existido ali uma vasta e florescente fazenda de criação de gado, dotada de uma extensa área coberta de relva, como um parque”, que deixara de existir por conta dos conflitos ocorridos na Cabanagem (1835-1840). Relata-nos ainda que esse proprietário, “como todos os proprietários” na província paraense, “só falava numa coisa: na escassez da mão-de-obra”, havendo inclusive se “empenhado grandemente para introduzir na região a mão-de-obra branca, mas seus esforços falharam, depois de ele ter trazido de Portugal e de outros países numerosos trabalhadores que contratara para seu serviço”. Mas, segundo Danin: “Todos eles o deixaram, um após o outro, pouco depois de sua chegada”, demonstrando as dificuldades de se ter trabalhadores fiéis ao trabalho regular a serviço dos patrões. Danin “queixou-se também do alto preço dos escravos, resultado da proibição do tráfico

de africanos, dizendo-nos que anteriormente um escravo podia ser comprado por 120 dólares, ao passo que naquela época era difícil consegui-lo por 400 dólares” (BATES, 1979, p. 30-31).

A queixa do velho Danin sobre a subida dos preços dos escravos tinha alguma razão de ser. Ainda que tendentes à alta desde a década de 1840, não restam dúvidas que, ao longo da década de 1850, os preços dos escravos na província paraense conheceram uma alta maior ainda. Com base nos inventários, em 1851, o preço médio de um escravo entre 20 e 30 anos variava entre 400 e 550 mil réis; em 1856, variava entre 700 mil a 1 conto de réis; em 1859, se situava na faixa de 1 conto de réis. Percebe-se a mesma tendência de alta em relação às escravas, nas mesmas faixas etárias, sendo o preço médio entre 400 e 500 mil réis em 1851; na casa de 700 mil réis em 1856; e, entre 600 mil réis e 1 conto de réis em 1859, com o valor de 1 conto de réis aparecendo com mais frequência (INVENTÁRIO de Joaquim Manoel Pinto Lisboa, 1851; INVENTÁRIO de Domingos José de Aquino, 1851; INVENTÁRIO de João Antonio Esequiel, 1856; INVENTÁRIO de José Honorato da Silva Miranda, 1856; INVENTÁRIO de Luiz Ferreira Voz e Sebastiana Antônia da Costa, 1859).

O aumento dos preços dos escravos, tornando difícil a aquisição de novos trabalhadores cativos, seria então um problema para as classes proprietárias.⁸ Mas tanto o fim do tráfico direto com a África quanto o crescimento do tráfico interprovincial em favor das áreas açucareiras do Nordeste e, principalmente, cafeeicultoras do Sudeste do Brasil, impulsionando os preços dos cativos para cima, não parecem ter afetado a população escrava no Pará de forma significativa a ponto de sangrar a província de seus trabalhadores cativos (BEZERRA NETO, 2012; BARROSO; LAURINDO JUNIOR, 2017). Em 1849, segundo dados arrolados por Salles (2005, p. 98-100), 34.216 escravos existiam nas seis comarcas do Grão-Pará, incluindo 710 cativos da Comarca do Rio Negro, futura Província do Amazonas. No ano seguinte ao fim do tráfico, em 1851, segundo relatório do governo provincial, apesar da imperfeição de seus números, a população cativa seria da ordem de 34.073 indivíduos. Nesse mesmo ano, Raymundo Cyriaco Alves da Cunha dizia existir 33.323 escravos. Em 1854, segundo relatório provincial, o número de escravos fora estimado em 31.930 almas. Em 1856, já se apontava a cifra de 38.889 cativos. Mas, segundo Bastos (1937, p. 198), a população escrava da província paraense seria menor, considerando que, em 1854, havia 167.909 indivíduos livres e os escravos somavam 30.847 pessoas; e que, em 1862, havia aumentado a população livre para 185.300 e a escrava reduzida para 30.623, ou seja, 1 escravo para cada 6 livres, enquanto na província vizinha do Amazonas seria de 1 escravo para 45 livres, embora Bastos julgasse haver “exageração no algarismo de 30.623”.⁹ Ivone Bertonha (2001, p. 23), por sua vez, diz que em 1864 havia 30.000 cativos no Pará e dez anos depois, em 1874, 31.537 escravos.

Em que pese as diferenças de estimativas, a estabilidade dos números da população escrava entre a década de 1820 e pelo menos meados da de 1870, conforme pontuado anteriormente, são sugestivos de alguma capacidade das elites proprietárias em reter seus escravos na província, apesar de suas queixas em adquirir os mesmos dada a elevação

de preços. Até porque a falta de confiança no trabalhador livre nacional e as frustrações com o “estrangeiro industrioso” tendiam ao reforço desse apego à escravidão, a partir da constatação de que o trabalho permanente era característico do trabalho escravo, ao contrário do que acontecia com o trabalhador livre, uma vez que o escravo era estável e, portanto, não se ia embora deixando o lugar de trabalho (ao menos essa era a expectativa). Além do que, fazendo uso aqui dos comentários de Robin Blackburn acerca da experiência escravista nas *plantations* das colônias inglesas e francesas do Caribe, havia toda a formação de “capital humano” junto à mão de obra escrava, particularmente no que dizia respeito ao aprendizado e treinamento de ofícios especializados ou qualificados, que não se perdia já que o escravo como propriedade do senhor não podia deixá-lo, a menos que fugisse (BLACKBURN, 2003, p. 389-390).

Nesse contexto, compreendemos porque certo Sr. Calixto, dono de engenho na região do Rio Capim, com lavouras de arroz e de cana-de-açúcar, produzindo açúcar e cachaça, sendo possuidor de “cerca de 50 escravos, de todas as idades”, igualmente utilizava do trabalho de índios em sua propriedade, desde que fossem colocados para trabalhar juntos com aqueles (SALLES, 2005, p. 146). Segundo o naturalista Alfred Russel Wallace, que em meados do século XIX ficou algum tempo hospedado nas terras de Calixto, esse senhor explicara que botava os índios para trabalharem com os escravos por ser esta a forma pela qual conseguia “melhor e maior rendimento de trabalho” dos indígenas, melhor “do que qualquer outro sistema”. Ponderou o Sr. Calixto que

Os índios não se submetem bem à disciplina, quando trabalham sós; porém, quando trabalham juntamente com os escravos, que têm horas certas para começar e deixar o serviço, bem como tarefas marcadas para realizar, eles se submetem a todas as exigências, executando alegremente as mesmas obrigações (WALLACE, 1939, p. 139 *apud* SALLES, 2005, p. 147).

Sem dúvida, podemos suspeitar da visão idílica, senão paradisíaca, atribuída ao dito senhor de engenho acerca do processo de exploração a que submetia seus trabalhadores escravos e índios.¹⁰ Contudo, não nos resta dúvida de que o tal Calixto era partidário do uso do trabalho escravo, tanto que, apesar dos preços elevados dos cativos, haveria assegurado para Wallace que “ele compra escravos, mas nunca vende nenhum, senão como última punição por conduta incorrigivelmente má”, o que, no entanto, deveria ser muito difícil de acontecer, haja vista que o dito senhor se gabava de saber disciplinar seus escravos (WALLACE, 1939, p. 138-142 *apud* SALLES, 2005, p. 147).

De qualquer forma, em meados do século XIX, adentrando as décadas de 1850 e 1860, não é possível ainda saber com precisão os números do volume do tráfico interno no Grão-Pará ou entre este e as demais províncias brasileiras. Ao contrário de relatórios governamentais de outras províncias que traziam números do tráfico interprovincial ou de alguma forma tratavam de questões correlatas ao tráfico, como a cobrança de impostos sobre o comércio de escravos, nas décadas de 1850 e 1860 praticamente nada fora dito nos relatórios e falas dos presidentes de província do Pará. Lendo tais fontes, a impressão

é que o tráfico interno brasileiro de escravos não afetara a economia escravista da região amazônica, apesar das recorrentes queixas dos governantes sobre a falta de trabalhadores para os serviços agrícolas e urbanos, entre os quais as obras públicas. Mas, se nada diziam de forma sistemática acerca do tráfico interprovincial e sobre os ganhos ou as perdas de escravos, o aumento do volume de arrecadação do imposto cobrado sobre a compra e a venda de escravos, a meia-sisa, correspondente a 5% do valor da propriedade escrava, foi informado em 1855. No relatório desse ano, destaca-se que, para os anos de 1853 e 1854, a meia-sisa arrecadada, incluindo aquela cobrada sobre as doações de cativos, somou 13:216\$959 e 13:083\$696, respectivamente. Para os anos de 1853 e 1854, a meia-sisa estava entre as cinco mais importantes modalidades de impostos em termos de volume de receita. Também para os ditos anos, houve a cobrança da taxa de 5\$000 por cada escravo exportado da província, sendo arrecadado em 1853 o valor de 365\$000, referente a 73 escravos vendidos, e em 1854 a cifra de 200\$000, por 40 escravos (PARÁ, 1855).

Ainda acerca dos impostos sobre o comércio de escravos, apesar do mutismo dos relatórios da presidência da província acerca do tráfico interno de escravos, podemos ver, por exemplo, que, no exercício fiscal de 1848 a 1849, portanto antes da abolição efetiva do tráfico atlântico de africanos escravizados, fora arrecadada a soma de 5:540\$073, ao passo que, para o orçamento do exercício de 1849 a 1850, fora previsto aumento da soma arrecadada sobre a compra de cativos, sendo estimada em 8:433\$448, ainda que não atingindo as cifras de 13:216\$959 e 13:083\$696 obtidas nos anos de 1853 e 1854 (PARÁ, 01/10/1849, p. 129; PARÁ, 20/08/1852, p. 41). Embora seja verdade que, muitas vezes, os proprietários, quando vendiam os seus cativos, o faziam por meio de procaurações, evitando assim o pagamento da meia-sisa no ato da venda, o aumento do volume arrecadado com esse tipo de taxa evidenciam que houve aumento do número de escravos negociados na província paraense, seja por meio do tráfico intraprovincial ou interprovincial, uma vez que, fugindo do pagamento da meia-sisa no ato da venda, no ato da compra os proprietários não conseguiam escapar desse imposto.

Por outro lado, utilizando os dados da seção *Passageiros*, publicada com alguma regularidade nos jornais, podem se conhecer alguns números do tráfico entre as províncias do Pará, Amazonas, Maranhão e Rio de Janeiro, dentre outras. Os dados disponíveis indicam uma supremacia da entrada sobre a saída de escravos e a posição privilegiada do porto da capital paraense, mercado atraente aos negociantes da mão de obra escrava interessados em uma alternativa aos ávidos cafeicultores do mercado de escravos do Sudeste do país. Segundo a Tabela 1, entre os anos de 1867 a 1873 e de 1881, a província paraense enviara 185 cativos para outras províncias e recebera 262.

Tabela 1: O tráfico interprovincial e o Grão-Pará (1867/1873 & 1881)

SAÍDAS		ENTRADAS	
Destino	Nº de escravos	Origem	Nº de escravos
Rio de Janeiro/ Portos do Sul/Escalas	97	Rio de Janeiro/ Portos do Sul/ Escalas	172
Amazonas/ Manaus/ Escalas	55	Amazonas/ Manaus/ Escalas	51
Maranhão	26	Maranhão	10
Outros (PE/CE/BA)	05	Outros (PE/CE/BA)	09
Não Consta	02	Não Consta	20
Total	185	Total	262

Fonte: BEZERRA NETO, 2012.

A ideia de que o tráfico interprovincial seria composto por trânsito de mão única, no sentido Norte/Nordeste/Sul-Sudeste, periferia-centro, rumo às fazendas de café, novamente, não se sustenta. Os números para a Amazônia também permitem pensar a existência de outras rotas, mesmo havendo concretamente a saída de trabalhadores cativos do Pará rumo ao Sudeste cafeeiro. Conforme a Tabela 1, à exceção do Amazonas (Manaus e escalas) e do Maranhão, que receberam de Belém 55 e 26 escravos, mas enviaram para a capital paraense 51 e 10 cativos, respectivamente, os números do tráfico entre a província paraense e as demais localidades – as praças nordestinas, os portos do Sul, Rio de Janeiro e escalas – demonstram uma tendência favorável à praça comercial de Belém. O porto da capital paraense expediu 97 escravos rumo ao Centro-Sul, mas recebeu dessa região e demais escalas intermediárias quase o dobro de cativos, 172. Assim sendo, o tráfico interprovincial teve alguma importância no processo de alimentação da força de trabalho escrava na Amazônia.

Em razão do caráter preliminar dos dados obtidos na seção *Passageiros*, as análises indicadas revelam-se como tendências do volume e movimentos do tráfico interno de escravos entre o Grão-Pará e as demais unidades políticas do Império, havendo a necessidade, sempre que possível, de se cotejar os referidos dados com outras fontes, visando possíveis correções. Assim, por exemplo, observando o número de escravos despachados do Maranhão em direção ao Pará, a partir da quantidade de passaportes expedidos pelo governo maranhense, no tocante aos anos de 1869 (somente os últimos quatro meses), 1870 e 1871, foram enviados para a província paraense 12, 26 e 97 cativos, respectivamente, totalizando então 135 indivíduos. Ou seja, apesar de os dados na Tabela 1 indicarem a saída de 26 cativos para o Maranhão, mas somente a entrada de 10 no Pará oriundos daquela província, na verdade o número de cativos ingressos na província paraense despachados do Maranhão foi bem superior (JACINTO, 2000). Contudo, o uso dos registros de entrada e saída das embarcações com as suas respectivas listagens de passageiros, publicados pelos jornais, constitui-se fonte documental importante para o

estudo do tráfico interno, permitindo-nos delinear suas tendências. Emília Viotti da Costa (1989, p. 160) já havia indicado essa possibilidade quando tratou do estudo do tráfico interprovincial no tocante às províncias do Centro-Sul, tomando como referência o ano de 1879.

Por outro lado, a seção *Passageiros* confirma o que Robert Slenes já havia demonstrado em suas pesquisas: a província do Grão-Pará não fora afetada pela evasão de cativos em direção ao Centro-Sul, por meio do tráfico interprovincial, da mesma forma que outras províncias do Nordeste ou do extremo Sul. Segundo Slenes, entre 1873 e 1885, o total de entradas de cativos nos municípios paraenses foi de 5.502 indivíduos, enquanto a saída foi de 4.593, sendo esta última cifra ajustada por Slenes para 5.027. Subtraindo então o número de saídas em relação à quantidade de escravos ingressos, não houve perda, mas ganho, com a entrada de cativos na província paraense na ordem de 475 indivíduos. Durante os anos de 1870, Slenes também demonstrou que, se de um modo geral as províncias do Norte, Nordeste e Sul abasteciam as demandas por escravos das províncias do Centro-Sul via tráfico, o Grão-Pará, ao lado do Maranhão, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, também havia se tornado polo de atração de cativos oriundos do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. Entre as províncias do Norte e Nordeste importadoras de escravos, a do Grão-Pará destacava-se como a que possuía a maior média de preços pagos por cativo (SLENES, 1976, p. 609-611, 652-654).

Com essa contextualização, fica mais fácil compreendermos a trajetória de Manuel, conhecido como “Manuel Piauhy”, por ser “filho” dessa província nordestina, com idade entre 25 e 30 anos e ofício de vaqueiro, o qual, em 9 de junho de 1874, havia fugido há mais de sete meses de seu senhor, Manuel Vieira Martins da Costa, no Pará, sendo suposto viver “acoutado no districto de Melgaço [na Ilha de Marajó], onde por vezes foi visto” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 14/01/1875, p. 2). Ou, então, o caso de Thereza, escrava de João D. C. Malcher, em Belém, que havia sido “comprada do Dr. Esmerino ex-chefe de polícia d’esta província”, mas era “natural do Ceará”. Thereza, nos idos de 1871, em sua segunda fuga, andava pela capital paraense “com um salvoconduto falso para não ser presa”, demonstrando ter aprendido alguma coisa quando fora cativa do Chefe de Polícia (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 07/12/1871, p. 2). O mesmo pode ser dito do escravo Manoel, “caboclo”, com idade entre 25 e 26 anos, que pertencia a Máximo de Miranda Portugal, morador na região do rio Mapuá, antes cativo de Aureliano Rodrigues Coelho, de Bragança, apesar de que provavelmente viera de mais longe, pois no anúncio de sua fuga, em outubro de 1869, fora dito que “falla pernambucano”, ou seja, guardava o modo de falar de quem era de Pernambuco (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 04/10/1869, p. 2).

Robert Conrad (1985, p. 204) também demonstrou que a província paraense, da mesma forma que a amazonense, ambas beneficiadas em larga medida pelos negócios da borracha, registrara ganho líquido de cativos quando do tráfico interno brasileiro de escravos nas décadas de 1870 e 1880. Baseado nos relatórios do Ministério da Agricultura, de 1884 e 1885, Conrad demonstrou que, durante cerca de onze anos, após 30 de setembro

de 1873, a província do Amazonas registrou a entrada de 602 cativos e a saída de 258, com ganho líquido de 344 escravos, bem como a província paraense registrou a entrada de 5.207 cativos e a saída de 4.758, com ganho líquido de 449 escravos – número, portanto, próximo ao apontado por Slenes. Por outro lado, segundo Conrad (1978, p. 220), entre as províncias não cafeeiras com ganho líquido de escravos, o Grão-Pará foi a que recebeu número mais significativo de cativos, afinal, como observou esse historiador, no mercado de Belém do Pará “a procura de escravos continuava forte mesmo depois de o comércio ter terminado em outros portos do norte e para o qual todos os vapores ainda transportavam escravos até 1882”. Voltando aos dados de Slenes (1976, p. 610), para além da província paraense, Pernambuco (em razão da economia açucareira, com saldo de 1.772 cativos), Espírito Santo (saldo de 3.161 escravos), São Paulo (saldo de 30.806 cativos, por conta da economia cafeeira), Rio de Janeiro (saldo de 26.373 cativos) e a Corte (saldo de 6.539, porto de entrada para áreas do café e capital do Império) foram os lugares que obtiveram ganho líquido de escravos entre 1873 e 1885, obviamente maiores que o Grão-Pará.

Tanto os dados de Slenes quanto os números apresentados por Conrad, enfim, comprovam que as tendências indicadas na Tabela 1 são válidas no tocante à percepção de que o balanço quantitativo positivo do tráfico interprovincial de escravos no Pará – não havendo perda significativa de escravos para as províncias cafeeiras ou demais províncias – esteve atrelado à forte demanda da economia paraense por trabalhadores cativos. Essa tendência também é fortalecida pelo fato de o tráfico entre o Maranhão – província fornecedora de escravos em larga escala para o Sudeste na segunda metade do século XIX – e o Pará não ter sido nada desprezível, levando alguns negociantes de escravos maranhenses a se desviarem (seja pela forte demanda paraense, pelos bons preços praticados em Belém ou pela proximidade geográfica) do principal e predominante mercado de escravos brasileiro. Levando em consideração o número de passaportes expedidos pela província maranhense, entre 1852 e 1877, 4.327 escravos foram despachados do Maranhão para outras províncias, sendo 2.921 para o Rio de Janeiro; 1.068 para São Paulo; 199 para o Grão-Pará; 46 para o Amazonas; 39 para Pernambuco e 54 para outras localidades. Vê-se, então, que 92,19% dos cativos foram enviados para as áreas cafeeiras, 5,66% para a região amazônica, 2,15% para Pernambuco e demais lugares. Chamam a atenção as províncias amazônicas do Grão-Pará e Amazonas por se situarem em terceiro e quarto destinos dos cativos oriundos do Maranhão (JACINTO, 2000).

Não foi à toa a grande presença de escravos maranhenses e de referências ao tráfico interno entre Maranhão e Pará nos anúncios de fugas escravas paraense da época. Dentre eles, o alfaiate Bebiano, por antonomásia Caxias, conhecido pelo nome de sua cidade de origem no Maranhão. Em Belém, Caxias foi escravo de Nicoláo Martins, ex-sócio de Lamarão, e depois de Tito Carlos de Oliveira, filho de José Henrique de Oliveira, de quem nos idos de setembro de 1867 havia fugido (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 27/09/1867, p. 2). Em 1869, em 1º de maio, Benedicta veio despachada do Maranhão para Belém no vapor Guará, sendo vendida a Sebastião Antônio do Amaral pelo negociante Antônio Ruiz dos Santos

Almeida. No entanto, Benedicta, que usava o “cabello trançado deixando caminhos à moda do Maranhão”, não tardou a fugir no início de junho (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 19/11/1870, p. 2). Em fins de 1869, quem também não deixou por menos foi a cativa Maria, 20 anos, também natural do Maranhão, que, na capital paraense, já havia sido escrava de Manoel Antão, bem como de José Maurício de Oliveira Cavallero, fugindo de seu novo senhor, o qual dizia que Benedicta andava “procurando [outro] senhor [que lhe quisesse comprar], dizendo que tem para isso licença [do atual dono], o que é falso” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 29/12/1869, p. 2). “Vinda há pouco tempo de Maranhão”, Petronilha, 24 anos, em 19 de novembro de 1870 também tratou de fugir, sendo prometida gratificação de cinquenta mil réis a quem lhe entregasse na “Travessa do Pelourinho n. 6”, em Belém, talvez endereço do negociante encarregado de sua venda, senão de seu novo proprietário, ainda que não identificado no anúncio de sua fuga (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 19/11/1870, p. 2).

Havia também escravos despachados do Maranhão em lote para um mesmo senhor no Pará, como aconteceu com Antônio, 25 anos, Camilo, 18 anos, Josepha, 30 anos, Felicidade, 20 anos, e Militana, vendida com seu filho pequeno, Pelagio. Todos vieram traficados em dezembro de 1869, na companhia de “um caboclo agregado de nome Leopoldino, de idade de 18 annos”, com destino à Fazenda Penacóva, de Antônio Pereira da Silveira Frade, onde se mantinha uma olaria. Não muito tempo depois, na noite de 24 de janeiro de 1871, em “uma galeota de toldo de madeira, pintada de verde e branca”, tais cativos fugiram da referida propriedade em companhia do escravo Luiz. Este, aparentemente guia dos demais na fuga conjunta, fora comprado em 28 de outubro de 1870 do “Sr. Raymundo Segesmundo de Souza Alves, do districto da Vigia” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 27/01/1871, p. 2). Portanto, Luiz também fora alcançado pelo tráfico interno de escravos em sua escala intermunicipal, ao passo que os demais cativos foram enredados pelo tráfico interprovincial.

Na última década da escravidão, ao passo que diversas províncias, particularmente as cafeicultoras, adotavam medidas restritivas ao tráfico interno, taxando pesadamente os escravos ingressos nas mesmas, o Grão-Pará se tornava cada vez mais um mercado promissor aos traficantes de escravos, particularmente durante os primeiros anos da década de 1880, tanto em face da ausência de leis provinciais restritivas à entrada de escravos na província paraense (somente aprovadas em 1883) quanto em razão dos bons preços obtidos pelos cativos no mercado de Belém. Essa situação, já indicada por Conrad (1978, p. 220), também pode ser confirmada por Slenes (1976, p. 644), ao demonstrar que, entre 1871 e 1885, os preços pagos em média pelo trabalhador escravo a ser libertado pelo Fundo de Emancipação na província paraense representavam 77% do valor pago aos cativos alforriados pelo referido Fundo em São Paulo.

Nesse contexto, desde 1881, o jornal abolicionista *Diário de Notícias*, que havia fechado as suas páginas aos anúncios de comércio e fuga de escravos, publicava uma pequena e sugestiva coluna chamada *Pelle Negra*, dedicada à denúncia do comércio de escravos na cidade de Belém. Dizia o jornal abolicionista: “Nos consta que são esperados no próximo vapor nacional, á entrar do sul, cento e tantos escravos, para aqui serem vendidos. E viva

a assembléa!" (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 03/07/1881, p. 2). Em outra oportunidade, alardeava: "O vapor 'Bahia' trouxe 13 escravos para serem vendidos n'esta província, graças á protecção facultada pela assembléa aos especuladores d'essa torpíssima indústria" (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 07/07/1881, p. 2). Na verdade, o jornal não cansava de criticar a Assembleia Provincial por não coibir os negócios do tráfico interprovincial: "O vapor 'Pará' trouxe para esta província 12 infelizes escravos, que serão vendidos a quem mais der, graças á nossa patriótica assembléa" (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 17/07/1885, p. 2). O dito jornal também não poupava os mercadores de escravos: "Nos consta que no vapor 'Pernambuco' vieram do Maranhão 4 escravos á consignação de um sr. Martins, actualmente o principal importador d'essa mercadoria" (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 05/08/1881, p. 2). Baseado nos números publicados na coluna *Pelle Negra*, durante os meses de julho/novembro de 1881, temos a entrada de 74 escravos no porto de Belém, sem que o *Diário de Notícias* tenha se preocupado em registrar ou denunciar a saída de escravos para outros portos do Império. O problema era a entrada da *Pelle Negra*, ao invés de sua evasão, que comprometia o almejado progresso da província. De qualquer forma, os dados publicados no dito jornal situam mais uma vez o porto de Belém como mercado para os negócios da escravidão.

Podemos sintetizar em dois pontos o que foi dito nesta seção do texto e apontar dois desdobramentos da síntese. Primeiro: a economia amazônica da segunda metade do século XIX, favorecida pela expansão dos negócios da borracha, foi capaz de reter sua força de trabalho escrava e se tornou, em alguma medida, um mercado de atração de escravos de outras províncias, principalmente das províncias nordestinas, ainda mais em momento conjuntural desfavorável à economia açucareira ou algodoeira, muito embora a maior parte dos escravos despachados pelas províncias nordestinas tenham tido como destino o Centro-Sul cafeeiro (da mesma forma que boa parte dos escravos despachados pelo porto de Belém para fora da província paraense). Segundo: o maior número de entradas do que de saídas de escravos no Pará constituía-se em condição importante para que, ao menos entre 1872 e meados de 1885, o tráfico não tivesse sido fator de diminuição da população escrava da província. Como primeiro desdobramento, o movimento da população escrava após o tráfico transatlântico de escravos, caracterizado por constante redução da década de 1870 em diante, foi determinado pela mortalidade, pelas alforrias e pela legislação emancipacionista, sobretudo a Lei Rio Branco, que aboliu a reprodução endógena (BEZERRA NETO, 2012; BARROSO; LAURINDO JUNIOR, 2017; BARROSO, 2017). Segundo desdobramento: manteve-se certo equilíbrio na população escrava da Amazônia, principalmente na província paraense, entre homens e mulheres e entre as diferentes faixas etárias, pois, como já apontado pela historiografia, tinham preferência nas redes do tráfico interprovincial no Brasil os escravos do sexo masculino, jovens e adultos (SLENES, 1976; CONRAD, 1985; GRAHAM, 2016). Análises mais refinadas e precisas voltadas à região amazônica, no entanto, ainda carecem de ser construídas para que se chegue a conclusões mais definitivas sobre esses desdobramentos.

Agostinhos, Gualdinas, Gaudêncios, Etelvinas, ...: o tráfico interno na Amazônia

O tráfico interno de escravos na região amazônica acontecia através do seu principal porto de entrada, Belém. Através deste, o tráfico abastecia o mercado de trabalho dos diversos pontos da Amazônia, passando a ser interprovincial quando realizado entre o Grão-Pará e o Amazonas, a partir da década de 1850, ou se tornando intermunicipal ou intraprovincial quando realizado entre Belém e os demais municípios paraenses. Na seção *Passageiros*, vejamos alguns exemplos: em 1869, o vapor Arary levou de Belém para Manaus e escalas cinco escravos (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 04/07/1869, p. 1); da mesma forma, o vapor Belém levou até a capital amazonense uma escrava, como parte dos cativos negociados entre essas províncias (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 20/07/1869, p. 1). Ainda em 1869, o vapor Inca levou de Belém para Cameté uma escrava (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 11/07/1869, p. 1); o vapor Óbidos, de Belém para Óbidos, duas escravas (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 13/07/1869, p. 1); e o vapor Guamá, de Belém para Portel e escalas, um escravo (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 18/07/1869, p. 1).

Ao longo do século XIX, o tráfico interno brasileiro de escravos era realizado em navios de linhas de vapores regulares que ligavam as diversas e principais capitais brasileiras, entre elas Belém, São Luís, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, tocando ainda cidades como Santos. No caso da região amazônica, na segunda metade daquele século, grande parte dele fora feito através de embarcações a vapor que aportavam em Belém, oriundos de outros lugares do Brasil, bem como por embarcações as mais diversas, que ligavam o porto de Belém ao de Manaus e escalas ou a outros pontos da província paraense. Aliás, a introdução da navegação a vapor no rio Amazonas e em seus principais afluentes, em 1853, fora fator importante para incremento e dinamização das atividades comerciais dentro das províncias amazônicas, entre elas e com as demais partes do Império do Brasil, assim como incrementou o tráfico interno de escravos na região amazônica, realizado majoritariamente pelos caminhos fluviais, como quase toda atividade mercantil de importância na região.

Retomando os dados da seção *Passageiros*, agora atentos ao tráfico no âmbito da província do Pará, nos anos de 1867/1873 e 1881, vislumbramos a capital paraense como receptora e distribuidora da mão de obra escrava, não apenas intermediando e/ou fornecendo trabalhadores, mas também importando das demais regiões interioranas. Os números indicam uma ligeira maioria de cativos destinados às diversas localidades do Pará em relação àqueles importados pelo mercado de Belém, tal como se apresentam na Tabela 2. Foram despachados 119 cativos de Belém para as seguintes regiões: Marajó, com maior número, 75; Baixo Tocantins, 27; Baixo Amazonas, 15; e Amapá/Mazagão, 2. Enquanto vieram 92 escravos para Belém: 49 do Marajó; 17 do Baixo Amazonas; 13 do Baixo Tocantins; 9 do nordeste do Pará; e 4 do Amapá/Mazagão. O Baixo Tocantins e o Marajó ganharam mais do que perderam no comércio de escravos com Belém, ao passo que o Baixo Amazonas, nordeste paraense e Amapá/Mazagão acabaram perdendo, em relação ao comércio de cativos com Belém.

Tabela 2: Comércio de escravos na Província do Grão-Pará (1867/1873 & 1881)

Saída		Entrada	
Destino	Nº de escravos	Origem	Nº de escravos
Baixo Tocantins	27	Baixo Tocantins	13
Marajó	75	Marajó	49
Baixo Amazonas	15	Baixo Amazonas	17
Nordeste do Pará	–	Nordeste do Pará	09
Amapá/Mazagão	02	Amapá/Mazagão	04
Total	119	Total	92

Fonte: BEZERRA NETO, 2012.

Na Tabela 2, as regiões indicadas eram as principais áreas de concentração da população escrava no Pará, incluindo a região Guajarina e cercanias de Belém, sendo zonas de engenhos de açúcar, fazendas de diversos cultivos, entre eles o cacau, além das de criação de gado (BEZERRA NETO, 2012). Portanto, não é estranho que o tráfico de escravos ocorresse com maior frequência entre elas. Aliás, a maior parte da população cativa se encontrava em áreas rurais, tanto que, segundo o censo de 1872, 85% dos escravos aí viviam e apenas 15% nas áreas urbanas. Da mesma forma que, segundo o dito censo, o número de cativos trabalhadores agrícolas ou lavradores representava pouco mais de 1/3 (10.956 sujeitos) da população de 27.458 escravos recenseados, havendo outros não identificados como lavradores, sem profissão definida (8.897 sujeitos), mas que, provavelmente, tinham alguma relação com o trabalho no mundo rural (BRASIL, 1876).¹¹

A capacidade da região amazônica de retenção de boa parte de seus cativos e de importação de escravos de outras províncias se liga diretamente ao desenvolvimento da economia da borracha na segunda metade do século XIX, visto que as atividades agrícolas e criatórias existentes nas regiões paraenses com maior concentração de escravos foram favorecidas com a expansão do mercado provincial, da mesma forma que mantiveram a capacidade de exportação de seus produtos, apesar do agigantamento dos negócios da borracha.¹² Daí se compreende a situação de regiões como o Baixo Tocantins, de tradicional lavoura açucareira e cacauzeira, que teve maior ganho do que perda de cativos no tráfico interno, conforme a tendência apontada pelos dados da Tabela 2, ainda que, dentro dessa região, como nas demais, nem todas as áreas perdiam ou ganhavam cativos da mesma forma.

Esse contexto nos ajuda a compreender a história de escravos como Agostinho, natural da cidade de Macapá, na costa setentrional do Amazonas, muito conhecido pelo apelido de Ceará, com 28 anos mais ou menos, que em abril de 1869 era escravo de José de Azevedo Roxo, morador no município de Soure, no Marajó. Quando Agostinho fugiu,

o senhor logo desconfiou que estivesse foragido em Macapá ou ainda na própria Ilha de Marajó, na região de Arary, onde tinha “um tio por nome Celso” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 17/04/1869, p. 2). Por sua vez, Victor e Gualdina vieram de Cametá, no Baixo Tocantins, comprados ao finado José Valle, sendo cativos do tenente-coronel Raymundo Pereira Lima, em Anapú, na região do rio Xingu. Por volta de novembro de 1870, em companhia dos cativos Victorino e Claudio, haviam fugido, sendo dito pelo senhor que antes eles já haviam sido “ha dois annos agarrados no Mocambo de Tapáocaú” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 20/11/1870, p. 2). De Cametá também viera comprado pelo tenente-coronel Raymundo Pereira Lima o escravo Gaudêncio, 30 anos mais ou menos, que depois foi vendido a Fabio da Silva Goes, com sítio em Abaeté, outra área do Baixo Tocantins. Em 24 de junho de 1872, segundo o senhor, Gaudêncio, “bastante inimigo do trabalho e muito amigo do ócio, fugiu sem que para isso tivesse o menor motivo”, suspeitando-se que ele tenha “ido para Cametá aonde tem parentes”, embora essa não tenha sido considerada a razão de sua fuga (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 05/07/1872, p. 3). João e Manuel, ambos com cerca de 20 anos, também saíram vendidos de Cametá, onde eram cativos do Capitão Joaquim Pedro Dias. Eles foram comprados pela firma Tavares & Irmão, proprietária de estabelecimento “no rio Tucupy, districto de S. Sebastião da Bôa Vista”, na Ilha do Marajó. Na noite de 23 de abril de 1875, em companhia de outros três escravos – Marcello, Luiz e Mamede –, fugiram “em uma canoa de casca e falcas de louro com pavéz de mauba, e sendo pintada de encarnado de pigueri, porte de 30 arrs, tendo na poupa o letreiro – Linguaruda” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 28/04/1875, p. 3).

Também é muito provável que Romualda tenha conhecido as agruras do tráfico intermunicipal, quando, aos 38 anos, escrava do capitão Ignácio José Pereira Persio, fugiu deste, em 10 de dezembro de 1871, na companhia de outro cativo, de nome João, desconfiando o senhor que existiam foragidos há quase nove meses em “Cametá, onde tem dois filhos – Amancia e Angelo, escravo este do tenente-coronel José Francisco de Siqueira Mendes, e aquella de D. Felicia da Conceição de Souza”. Aliás, o dito capitão, já reconhecendo a recusa de seus escravos em lhes servir e de Romualda em ficar longe de seus filhos, anunciava que os vendia em fuga (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 31/08/1872, p. 2). Alguns outros cativos vinham traficados de outros pontos, como o torrador de café Domingos, nascido em Bragança, no nordeste paraense, “castigado pelo seu primeiro senhor, e conserva ainda bem visível os signaes de cicatrizes”, que, quando fugiu em 13 de abril de 1874, “pelas nove horas da manhã”, já vivia em Belém como escravo de José Joaquim de Sá, o qual desconfiava que em sua fuga ele estivesse “vagando pelas immediações d’esta cidade” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 15/04/1874, p. 2). Etelvina, com 27 anos mais ou menos, conhecera por duas vezes a condição de escrava traficada, uma vez que, natural do Maranhão, acabou sendo enviada para Igarapé-Miri, região de engenhos de açúcar no Baixo Tocantins, sendo então vendida por João Felipe Monteiro do Carmo, residente em Igarapé-Mirim, para Raymundo Maria Corrêa Baptista, de Belém, de cuja casa acabou fugindo em junho de 1874 (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 11/06/1874, p. 3).

A história de Etelvina também nos mostra que alguns escravos enviados de outras províncias terminavam sua viagem na capital paraense ou no município de Belém, quando não vinham de outros lugares de dentro da própria província. No escritório do agente comercial Almeida, na década de 1860, os negócios envolvendo trabalhadores cativos vindos de outras províncias eram comuns. Certa vez, em 1869, Almeida anunciou o leilão de “uma escrava vinda de fora” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 10/07/1869, p. 2); em outro momento, ainda em 1869, leiloava “duas escravas, pretas, moças, vindas do Maranhão, uma delas cozinha bem, lava e engoma” (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 14/07/1869, p. 2). Ao longo das décadas de 1850 a 1880, outros sujeitos também se dedicaram ao comércio de venda e de compra, inclusive consignada, de escravos vindos de outros lugares e desembarcados em Belém. Tal comércio era feito em lojas ou armazéns situados na cidade, em cujos estabelecimentos, embora alugassem, vendessem ou comprassem cativos, também era comum a negociação de outros produtos por parte de tais agentes mercantis (SALLES, 2005; CONRAD, 1979; LAURINDO JUNIOR, 2012).

Geraldos, Rozas, Faustinos,...: os escravos traficados e suas vivências

Os anúncios de fuga oferecem um leque privilegiado de informações acerca dos cativos enredados nas malhas do tráfico interno, seja intra ou interprovincial, de seu cotidiano e de suas formas de resistência à escravidão, ainda mais quando não se conformavam com as condições de vida e trabalho de seu novo destino. Podemos, então, lembrar aqui de Geraldo, crioulo do Rio de Janeiro, que, vivendo no Pará como escravo de Henrique Antônio Strauss, apesar dos castigos que sofreu, em novembro de 1884 se achava em fuga (TREZE DE MAIO, 20/11/1844, p. 4). Não nos esqueçamos do preto Manoel, 30 anos, natural do Maranhão, que costumava trabalhar de pedreiro em Belém e que há pouco mais de quatro meses havia fugido, desde o início de 1848, segundo queixa de seu senhor, Clementino Antônio Delgado, primeiro tenente do 3º Batalhão de Artilharia (O DOUTRINÁRIO, 16/05/1848, p. 4). Há ainda que citar Francisco, crioulo do Maranhão, que veio parar na Ilha do Marajó como escravo de Thomaz Tavares Bastos. Apesar de carregar “no fundo das costas signaes de que foi surrado”, Francisco fugiu em 30 de janeiro de 1848, estando ainda foragido em agosto de 1851, costumando dizer que havia sido soldado e que deu baixa, havendo a certeza por parte do senhor de que andava “traficando em huma canoa nos rios e aldeias de Jurity”, no Baixo Amazonas (O VELHO BRADO DO AMAZONAS, 25/08/1851; O DOUTRINÁRIO, 21/02/1849, p. 4).

Ainda que castigados, tais escravos teimavam em resistir ao domínio de outros sobre as suas vidas. Talvez por essa razão, quem sabe, eles terminaram vendidos. Afinal, como nos conta Gilberto Freyre (1979, p. 28), em Pernambuco os senhores ameaçavam seus cativos recalcitrantes com a singela intenção de venda como punição, dizendo-lhes: “Mando-te ao Pará!”.¹³ Thomaz acabou vindo, nos idos da década de 1840, trazendo em seu corpo certidão de sua rebeldia, quando fora dito em seu anúncio de fuga que ele tinha “um signal vizivel passado por onde pode ser logo conhecido, o qual he uma

grande cicatriz nas cadeiras, de castigos que já teve". Segundo o anunciante de sua fuga, o tenente-coronel Anselmo Joaquim da Silva, Thomaz, com cerca de 30 anos, "foi vendido de Pernambuco para a província do Pará ao sr. Felix José Serzedello, passou depois para o sr. Mendes d'Alfandega, que o ultimamente o vendeo" ao dito anunciante. Anselmo era então o terceiro senhor de Thomaz só na província paraense. Não seria inverdade dizermos que escravos de muitos senhores podiam se tornar escravos de nenhum por conta do tráfico interno. Seria o caso de Thomaz? Talvez. Segundo o seu último senhor, ele havia fugido em 30 de dezembro de 1844, andava "barbado" e usava "um buço tão serrado, que a primeira vista parece soldado pelo bigode" (TREZE DE MAIO, 1845, p. 4).¹⁴

Não importando se traficados de outras províncias ou de um lugar para outro dentro da província paraense, os cativos em suas fugas deixavam claro seu não querer em relação aos negócios da escravidão que os separavam de seus lugares de origem, portanto de territórios de afetividade, bem como de suas ligações familiares e de convivência. No caso dos traficados dentro da mesma província, talvez fugir fosse menos complicado, uma vez que podiam conhecer alguma coisa das regiões paraenses, embora nem sempre fácil ou menos arriscado. Daí porque a escrava Roza, 28 anos mais ou menos, "filha do Maranhão", quando fugiu de seu senhor, Silvestre Pereira Lima Senior, em 27 de abril de 1844, o fez na companhia de outro escravo, ambos fugindo "n'uma igarathezinha nova", levando "bahú, e caixa com roupa", suspeitando o dito senhor que "seguirão para Oeiras, ou para as ilhas de Macapá" (TREZE DE MAIO, 05/05/1844, p. 4). Silvestre Pereira Lima Senior também tinha outro cativo em fuga há mais de três anos: Faustino, com cerca de 30 anos, "filho da Villa de Macapá". Em fuga desde janeiro de 1843, segundo o anunciante, Faustino constava existir "com certeza n'uma feitoria nas ilhas de Macapá d'um snr. fabricante de siringa que lá mora" (TREZE DE MAIO, 05/05/1846, p. 4). Pedro, 29 anos, oriundo do sertão, por sua vez, remetido de Santarém por Raimundo José Rabello, apesar de ter "sobre os calcanhares signal de ferros", na noite de 29 de fevereiro de 1844 fez a sua fuga de Francisco Antônio Gregório (TREZE DE MAIO, 25/05/1844, p. 4).

Nos idos de julho de 1852, o maranhense Joaquim, entre 15 e 17 anos, despachado de São Luís, provavelmente não gostando do que previa ou viu em sua nova vida de migrante cativo, tratou de dar no pé quando chegou ao Pará, em Belém, "de bordo do brigue escuna Arselina, e da tripulação do mesmo", antes mesmo de ser entregue aos "procuradores" de seu senhor na capital paraense. Embora não possamos dizer no que deu essa sua fuga contra o seu novo cativo na província paraense, tinha ao seu favor o fato de ser "muito desembaraçado e esperto" (O PLANETA, 07/08/1852, p. 4). Mas, se Joaquim não aceitava o destino que lhe queriam impor por meio do tráfico interno, outros cativos, ainda que enredados nas redes dos negócios da escravidão, em algum momento de suas vidas também tentaram reverter as perdas sofridas com sua migração forçada. Giralda, "engomadeira, lavadeira e cosinheira", nascida no Pará, aonde servia como escrava, fora para São Luís, no Maranhão, em companhia de seu senhor, o boticário Lourenço Ricardino, que na capital maranhense se estabeleceu e morreu. Após a morte de seu senhor, Giralda

foi então vendida em praça, sendo arrematada por José Gonçalves Franco, de quem foi comprada por Constantino de Mello Pereira. Ainda que não vitimada pelo tráfico, uma vez que não foi vendida para o Maranhão, Giralda não deixou de conhecer a migração forçada, bem como conheceu a experiência de mudança de senhores comum a outros escravos traficados, após a morte de seu antigo dono. Em 21 de março de 1844, com 50 anos, tratou de voltar ao Pará (TREZE DE MAIO, 29/05/1844, p. 4).

Lino, por sua vez, fora traficado. Aparentando ter mais de 40 anos, ele havia sido escravo de José Clarindo Silvestre, na Vila de Bragança, no Nordeste paraense, sendo “filho das immediações da própria Bragança”. No entanto, acabou sendo vendido para João Antônio de Lemos Guimaraens, residente no Maranhão. Dessa província, em junho de 1844, já fazia três anos que havia fugido com a suspeita de que andava “na villa de Bragança ou em suas immediações”, retornando então ao Pará por conta e risco próprio, embora não fugindo sozinho, levando consigo “hum escravo de Boaventura José Rodrigues, do Maranhão”, bem como “furtou huma moça e que fugio com ella para o mato” (TREZE DE MAIO, 01/06/1844, p. 4). Na madrugada de 12 de setembro de 1844, o marinheiro Adrião fugiu da casa de “José Domingues Castro & C^a, da cidade do Maranhão”, havendo a suspeita de que tenha ido rumo ao Pará. Adrião havia nascido na cidade de Belém, mas em 1840 era escravo de “D. Maria Margarida Pereira da Villa de Santarém”, no Baixo Amazonas e depois foi despachado para o Maranhão. Junto com Adrião, talvez também rumo ao Pará, fugiu o escravo José, “crioullo da Parnahiba”, cativo de “Ignácio Furtado de Loiolla, da Villa de Parnahiba”, o qual se encontrava no Maranhão, talvez para ser vendido, uma vez que se evadiu da casa “José Domingues Castro & C^a” (TREZE DE MAIO, 25/01/1845, p. 4). Da mesma forma que José migrava de uma província para outra, fugindo muito provavelmente do Maranhão para o Pará, à revelia do tráfico interno de escravos, outros cativos o faziam. Aliás, na noite de 31 de outubro de 1867, o preto Filício, escravo de Pedro de Araújo Cunha, com 20 a 25 anos, havia fugido da cidade de Belém, embarcando no vapor Cruzeiro do Sul com destino à cidade do Rio de Janeiro. Ao contrário de outros, envolvidos compulsoriamente nas redes do tráfico interno de escravos, Filício fugiu no sentido Norte-Sul, ao que tudo indica com a solidariedade do comandante do navio (DIÁRIO DO GRAM-PARÁ, 19/11/1867, p. 3).

Alguns escravos, é verdade, mesmo que tenhamos conhecido suas histórias por meio dos anúncios de suas fugas, portanto, em algum momento de resistência ao mando senhorial, uma vez traficados, acabaram demonstrando capacidade de recriação de suas vidas sob o domínio de novos senhores, sob novas condições de vida e de trabalho, vivendo noutra lugar e com outras pessoas. Ainda que obrigados a viver uma vida que não necessariamente desejaram, assim o fizeram, de um modo ou de outro, inclusive casando, criando filhos e talvez até mesmo obtendo a sua liberdade. Vários dos escravos citados ao longo deste artigo podem ser vistos como exemplos do que estamos dizendo. Apesar de tratados como mercadoria, vendidos e comprados à sua revelia, enfim traficados, eles não desistiram de ser gente!

REFERÊNCIAS

- ALVES JUNIOR, José Alves. Negros da terra e/ou negros da Guiné: trabalho, resistência e repressão no Grão-Pará no período do Diretório. *Afro-Ásia, Salvador*, v. 45, p. 173-211, 2013.
- BARATA, Manuel. *Formação histórica do Pará*. Belém: Ed. UFPA, 1973.
- BARROSO, Daniel S. *O cativo à sombra: estrutura da posse de cativos e família escrava no Grão-Pará (1810-1888)*. 2017. 344 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- BARROSO, Daniel S.; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. À margem da segunda escravidão? A dinâmica da escravidão no vale amazônico nos quadros da economia-mundo capitalista. *Revista Tempo*, v. 23, n. 3, p. 568-588, set./dez. 2017.
- BASTOS, A. C. Tavares. *O Valle do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, commercio, questões fiscaes do Valle do Amazonas*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.
- BATES, Henry Walter. *Um naturalista no Rio Amazonas*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979.
- BATISTA, Luciana Marinho. *Muito além dos seringais: elites, fortunas e hierarquias no Grão-Pará, c.1850 - c.1870*. 2004. 286 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.
- BERTONHA, Ivone. *O emancipacionismo dos liberais e a economia brasileira no último terço do Império: o projeto político dos liberais na crise da economia brasileira 1868-1884*. 2001. 211 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- BEZERRA NETO, José Maia. Entre senzalas e seringais: escravidão, capitalismo e crescimento econômico no Brasil (Pará: 1850-1888). *História e-História*, campinas, s/p, 2009a.
- BEZERRA NETO, José Maia. *Escravidão negra no Grão-Pará (sécs. XVII-XIX)*. 2. ed. Belém: Editora Paka-Tatu, 2012.
- BEZERRA NETO, José Maia. *Por todos os meios legítimos e legais: as lutas contra a escravidão e os limites da Abolição (Brasil, Grão-Pará: 1850-1888)*. 2009. 502 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009b.

BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do barroco ao moderno, 1492-1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BRASIL. Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento Geral do Império de 1872*. v. 1. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger; Tip. Commercial, 1876.

CANCELA, Cristina Donza. *Casamento e relações familiares na economia da borracha (Belém, 1870-1920)*. 2006. 343 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz. *Índios cristãos: a conversão dos gentios na Amazônia portuguesa (1653-1769)*. 2005. 407 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)*. Revista Brasileira de História, v. 26, n. 52, p. 79-114, 2006.

CHAMBOULEYRON, Rafael. *Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)*. Belém: Ed. Açai, Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia (UFPA), Centro de Memória da Amazônia (UFPA), 2010.

COELHO, Mauro Cezar. *Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos Índios (1751-1798)*. 2005. 433 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Belém, 03 jul. 1881; 07 jul. 1881; 05 ago. 1881; 17 jul. 1885.

DIÁRIO DO GRAM-PARÁ. Belém, 27 set. 1867; 19 nov. 1867; 17 abr. 1869; 04 jul. 1869; 10 jul. 1869; 11 jul. 1869; 13 jul. 1869; 14 jul. 1869; 18 jul. 1869; 20 jul. 1869; 04 out. 1869; 30 nov. 1869; 29 dez. 1869; 19 nov. 1870; 20 nov. 1870; 27 jan. 1871; 29 mar. 1871; 15 ago. 1871; 07 dez. 1871; 20 maio 1872; 05 jul. 1872; 31 ago. 1872; 16 dez. 1873; 15 abr. 1874; 11 jun. 1874; 14 jan. 1875; 28 abr. 1875; 14 jun. 1881.

FREYRE, Gilberto. *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*. São Paulo: Editora Nacional; Recife: Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, 1979.

GOLDSMITH, Raymond W. *Brasil 1850-1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação*. São Paulo: Editora Harper & Row do Brasil Ltda; Banco Bamerindus do Brasil; 1986.

GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. In: REIS, João José; SILVA JUNIOR, Carlos da (Orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p. 343-376.

IDADE D'OURO DO BRAZIL. Salvador, 23 mar. 1819; 15 nov. 1822.

INVENTÁRIO de Cônego Sebastião Antônio Pereira. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Sarmento, Inventários, caixa 925.002.000.000.884, 1840.

INVENTÁRIO de D. Guiomar Ignes do Nascimento. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Odon, Inventários, caixa 055.579.610.582.-723, 1840.

INVENTÁRIO de Domingos José de Aquino. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Odon, Inventários, caixa 605.828.847.819, 1851.

INVENTÁRIO de João Antonio Esequiel. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Odon, Inventários, caixa 355.156.181.153-436, 1856.

INVENTÁRIO de João Ó de Lima. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Odon, Inventários, caixa 055.579.610.582.-723, 1840.

INVENTÁRIO de Joaquim Manoel Pinto Lisboa. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Odon, Inventários, caixa 605.828.847.819, 1851.

INVENTÁRIO de José Honorato da Silva Miranda. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Odon, Inventários, caixa 355.156.181.153-436, 1856.

INVENTÁRIO de Luiz Ferreira Voz e Sebastiana Antônia da Costa. Centro de Memória da Amazônia – Universidade Federal do Pará. Cartório Odon, Inventários, caixa 855.638.816.788-34, 1859.

JACINTO, Cristiane Pinheiro Santos. *O tráfico interprovincial de escravos no Maranhão: 1846-1885*. 2000. 62 f. Monografia (Graduação em História) – Curso de História, Centro de Ciências Humanas, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2000.

LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. *A cidade de Camilo: escravidão urbana em Belém do Pará (1871-1888)*. 2012. 209 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História.

LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. Escravidão negra, capitalismo e tráfico interno de escravos no Pará oitocentista: aspectos gerais e o caso de Santarém. In: *8º ENCONTRO ESCRavidÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL*, 2017. Anais do 8º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Porto Alegre, 2017, s/p.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. *Daquilo que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900)*. 2009. 228 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

MACLACHLAN, Colin M. African slave trade and economic development in Amazonia, 1700-1800. In: TOPLIN, Robert Brent (ed.). *Slavery and race relations in Latin America*. Contributions in afro-american and african studies, number 17. Westport, London: Greenwood Press, 1974. p. 112-145.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia. In: Marquese, Rafael; Salles, Ricardo, Ricardo (Orgs.). *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. p. 99-162

MELLO JÚNIOR, Donato. O Jornal Paraense "Treze de Maio". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 325, p. 27-31, out./dez. 1979.

MOTTA, José Flávio. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista (Areias, Guaratinguetá, Constituição/Piracicaba e Casa Branca, 1861-1887)*. São Paulo: Alameda, 2012.

NUNES, Francivaldo Alves. *Sob o signo do moderno cultivo: Estado Imperial e agricultura na Amazônia*. 2011. 422 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

O *DOCTRINÁRIO*. Belém, 16 maio 1848; 21 fev. 1849.

O *PLANETA*. Belém, 08 ago. 1850; 07 ago. 1852.

O *PUBLICADOR PARAENSE*. Belém, 21 jan. 1851.

O *VELHO BRADO DO AMAZONAS*. Santarém, 25 ago. 1851.

OFÍCIO nº 145. Arquivo Público do Estado do Pará. *Fundo da Secretaria de Polícia da Província do Pará*, série Livro de Registros de Ofícios do Chefe de Polícia, pacote 19, 15 mar. 1869.

OLIVEIRA FILHO, João Pacheco de. O Caboclo e o Brabo. Notas sobre duas modalidades de força de trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX. *Encontros com a Civilização Brasileira*, n. 11, p. 101-140, 1979.

PARÁ. *Falla dirigida pelo Exm. Snr. Conselheiro Jeronimo Francisco Coelho Presidente da Província do Gram-Pará à Assembléa Legislativa Provincial na abertura da Segunda Sessão Ordinária da Sexta Legislatura, no dia 1 de outubro de 1849.* Pará: Typographia de Santos & Filhos, 1849.

PARÁ. *Relatório apresentado ao Exm. Snr. Dr. José Joaquim da Cunha, Presidente da Província do Gram Pará pelo Commendador fausto Augusto d'Aguiar por ocasião de entregar-lhe a administração da Província no dia 20 de agosto de 1852.* Pará: Typographia de Santos & Filhos, 1852

PARÁ. *Relatório que ao Illm. Exm. Senr. Vice Presidente desta Província do Pará, para ser presente à Assembléa Legislativa Provincial, submete o Inspector do Thesouro Público Provincial João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha no anno de 1855.* Pará: Typ. Santos & Filhos, 1855.

PROCESSO de Francisco da Costa Xavier. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. *Tribunal do Santo Ofício*, Inquisição de Lisboa, código PT/TT/TSO-IL/028/00719, 04 maio 1771. Disponível em: <<http://www.ufpa.br/cma/inquisicao>>.

SALLES, Vicente. *O negro na formação da sociedade paraense.* Belém: Editora Paka-Tatu, 2004.

SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão.* 3.ed. Belém: IAP, 2005.

SAMPAIO, Patrícia M. Escravos e escravidão africana na Amazônia. In: SAMPAIO, Patrícia M. (Org.). *O fim do silêncio: presença negra na Amazônia.* Belém: Ed. Açai; CNPq, 2011. p. 13-42.

SAMPAIO, Patrícia M. Índios e brancos na Amazônia portuguesa: políticas e identidades no século XVIII. In: ALONSO, J. L. Ruiz-Peinado; CHAMBOULEYRON, R. (Orgs.). *T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI).* Belém: Ed. Açai; Programa de Pós-Graduação em História (UFPA); Centro de Memória da Amazônia (UFPA), 2010. p. 99-116.

SANTOS, Diego Pereira. *Entre costas brasílicas: o tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c.1778 - c.1830.* 2013. 131 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

SANTOS, Roberto. *História econômica da Amazônia (1800-1920).* São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SCHEFFER, Rafael da C. *Comércio de escravos do sul para o sudeste, 1850-1888: economias microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa.* 2012. 342 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

SLENES, R. W. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888: Regional Economics, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market. In: JOHNSON, W. (Ed.). *The Chattel Principle: Internal Slave Trades in the Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004. p. 325-370.

SLENES, R. W. *The Demography and Economics of Brazilian Slavery, 1850-1888*. 1976. Dissertation (Doctorate in History) – Department of History, Stanford University, Palo Alto, 1976.

TREZE DE MAIO. Belém, 25 jul. 1840; 12 ago. 1840; 15 ago. 1840; 12 dez. 1840; 05 maio 1844; 25 maio 1844; 29 maio 1844; 01 jun. 1844; 20 nov. 1844; 25 jan. 1845; 1845, dia e mês ilegíveis; 05 maio 1846.

VERGOLINO E SILVA, Anaíza. O negro no Pará: a notícia histórica. In: ROCQUE, Carlos (Org.). *Antologia da cultura amazônica*. v. VI. Belém: Amazônia Edições Culturais, 1971. p. 17-33.

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

WALLACE, Alfred Russel. Viagens pelos rios Amazonas e Negro [1939]. In: SALLES, Vicente. *O negro no Pará sob o regime da escravidão*. 3.ed. Belém: IAP, 2005.

WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1993.

Notas

1 O tráfico interno de escravos configurado a partir de 1850 no Brasil, em razão da densidade, da amplitude e do contexto dos deslocamentos compulsórios entre as e dentro das municipalidades e províncias do Império, pode ser considerado como uma segunda diáspora da população afro-brasileira escravizada. Essa conceituação, contudo, precisa ser mais elaborada e ainda não será adotada no presente artigo.

2 Bezerra Neto (2012) calcula que dos 58.895 africanos ingressados no Grão-Pará, entre o final do século XVII e a década de 1840, aproximadamente 60% ingressaram entre 1756 e 1800 e 35% entre 1801 e 1841. Além disso, a taxa média de crescimento anual da população escrava no Pará, entre 1848 e 1872, foi declinante, de -0,33% a.a., porém mais elevada que a média nacional, entre 1850 e 1872, de -1,37% a.a. No século XIX, em 1823, 1848 e 1872, a população escrava correspondia a, respectivamente, 22,1%, 18,9% e 10% da população total da província; por outro lado, em números absolutos, nos mesmos anos, a população escrava totalizava, consecutivamente, 29.015, 29.706 e 27.458 escravos, mantendo, portanto, certa estabilidade (BARROSO; LAURINDO JUNIOR, 2017).

3 Estudos produzidos da década de 1990 até o presente, como os de Bezerra Neto (2009b; 2012), Chambouleyron (2006), Sampaio (2011), Laurindo Junior (2012), Barroso e Laurindo Junior (2017), delinearam de forma peremptória, direta ou indiretamente, essas duas linhas de continuidade.

4 Esforço recente de compreensão do tráfico interno para a região amazônica antes de 1850 foi realizado por Santos (2013).

5 Esses dados sobre o tráfico foram tirados de *The Trans-Atlantic slave trade database*, disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>.

- 6** Sobre o tráfico interno no Brasil, ver trabalhos já clássicos, como Graham (2016), Conrad (1978, 1985) e Slenes (1976, 2004), e a historiografia mais recente, bem-sumariada por Motta (2012) e Scheffer (2012).
- 7** Pesquisas recentes, entre as quais a que deu origem a este artigo, apontam para a existência de um terceiro eixo de tráfico interno de escravos, entre as províncias nordestinas e o Grão-Pará, ainda que menos importante quantitativamente em termos comparativos.
- 8** Ainda sobre a alta dos preços dos escravos, Ivone Bertonha (2001, p. 66) nos informa que o preço médio do escravo, que era 550\$000 entre 1843-1847, subiu para 649\$500 entre 1848-1852, dando um pulo significativo para 1:177\$500 entre os anos de 1853-1857, mantendo a sua alta entre 1858-1862, passando o preço médio para 1:840\$000. Goldsmith (1986, p. 34) diz-nos que: "Entre 1850 e 1858 os preços subiram em 260%, ou a uma taxa média anual de mais de 17%".
- 9** A 1ª edição da obra de Tavares Bastos é de 1866.
- 10** A dúvida também se explica não somente por conta de que nos custaria muito crer que índios e escravos fossem trabalhar "alegremente", mas, particularmente, pela razão de que na edição brasileira de 1979, ainda que as ideias e argumentos delineados sejam os mesmos do excerto da edição de 1939, usado por Salles (2005, p. 147), a tradução é diferente.
- 11** Sobre a profissão dos cativos no Pará, ver dados em Salles (2004); no Brasil como um todo, Conrad (1979, p. 360-361).
- 12** Sobre a economia paraense no século XIX, ver Bezerra Neto (2009a, 2009b), Laurindo Junior (2017), Barroso (2017), Barroso e Laurindo Junior (2017), Oliveira Filho (1979), Santos (1980), Weinstein (1993), Batista (2004), Cancela (2006), Nunes (2011), Macêdo (2009).
- 13** Vicente Salles (2005, p. 66) já havia chamado a atenção para essa observação de Gilberto Freyre.
- 14** O dia e o mês deste exemplar do jornal estão ilegíveis.

José Maia BEZERRA NETO. Professor Doutor. Faculdade de História e Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, *Campus* Belém. Rua Augusto Corrêa, 01, Guamá, 66.075-110 Belém, Pará, Brasil. Pesquisador Produtividade do CNPq.

Luiz Carlos LAURINDO JUNIOR. Professor Mestre. Curso de História e Programa de Ciências Humanas, Instituto de Ciências da Educação, Universidade Federal do Oeste do Pará, *Campus* Rondon, Av. Marechal Rondon, s/n, Caranazal, Santarém, 68.040-070 Pará, Brasil. Doutorando. Programa de Pós-Graduação em História Social, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. Av. Professor Lineu Prestes, 338, Butantã, São Paulo, 05.508-000 São Paulo, Brasil. Bolsista Prodoutoral CAPES.

Recebido em: 31/07/2017

Aprovado em: 08/11/2017