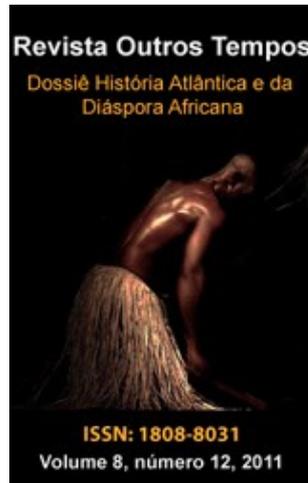


**“MUITA TERRA... SEM COMÉRCIO”.** O Estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII<sup>1</sup>

**“LOTS OF LANDS... NO COMMERCE”.** The State of Maranhão and the atlantic routes in the 17th and 18th centuries;



RAFAEL CHAMBOULEYRON  
Prof. Dr. Universidade Federal do Pará-UFPA  
Belém, Pará- Brasil  
[rafaelch@ufpa.br](mailto:rafaelch@ufpa.br)

**Resumo:** Este texto analisa o modo como a questão do comércio que se estabelecia com o Estado do Maranhão e Pará foi analisada pelos diversos grupos envolvidos, tanto na Corte como no próprio Estado. O artigo aborda os problemas enfrentados pelo comércio atlântico que ligava o Estado do Maranhão e Pará ao império, bem como aponta para a especificidade das rotas que inseriam a região nesse contexto.

**Palavras-chave:** Comércio. Rotas Atlânticas. Estado do Maranhão e Pará. Séculos XVII e XVIII.

**Abstract:** This text analyses the many ways the trade between the State of Maranhão and Pará and Portugal was examined by the different groups involved in it, both in the Court and in the region. This text focuses on the problems faced by the Atlantic trade which linked the State of Maranhão and Pará to the empire, as well as points out the specificities of its routes.

**Keywords:** Trade. Atlantic Routes, State of Maranhão and Pará. Seventeenth and Eighteenth Centuries.

---

<sup>1</sup> Artigo submetido à avaliação em 15/09/2011 e aprovado para publicação em 15/11/2011.

Em setembro de 1673, o Conselho Ultramarino escrevia uma consulta ao príncipe regente de Portugal, Dom Pedro II, na qual se examinava o estado das conquistas portuguesas. Após avaliar os problemas enfrentados nas terras do Oriente e no Estado do Brasil, os conselheiros afirmavam que o Estado do Maranhão não dava a Portugal “mais que o domínio imaginário de muita terra sem habitantes, sem cultura e sem comércio” (Sobre o estado em que se acha..., 9 set. 1673)<sup>2</sup>.

Criado nos anos 1620, o Estado do Maranhão e Pará corresponde em boa parte aos contornos atuais da Amazônia brasileira (LISBOA, 1976, p. 67-152; REIS, 1993, p. 11-45; STUDART FILHO, 1959, p. 77-163; MEIRELES, 2001, p. 17-67; COUTO, 1997; SARAGOÇA, 2000, p. 11-55; CARDOSO, 2002). Em finais do século XVII e princípios do século XVIII, compreendia várias capitanias reais (Pará, Maranhão e Piauí) e algumas capitanias privadas (Cametá, Caeté, Ilha Grande de Joanes e Tapuitapera). A sua administração era separada da do Estado do Brasil e diretamente ligada a Lisboa; essa situação se consolidou com a criação da diocese do Maranhão, em 1677 (SILVA, 1922, p. 52-55; PACHECO, 1969, p. 15-26), e mais tarde com a do Pará, em 1719 (RAMOS, 1952, p. 14 e 18).

Apesar da imagem de abandono e pobreza de que se valiam os conselheiros para descrever a Amazônia portuguesa como região de fronteira – que lidava com os territórios castelhanos, holandeses e franceses na América do Sul –, o Estado do Maranhão e Pará foi, paradoxalmente, objeto de uma vigorosa política da Coroa, notadamente a partir da regência e do reinado de Dom Pedro II, período de consolidação da dinastia, como têm apontado vários autores (HANSON, 1986, p. 20-22), marcado por uma relativa estabilidade política, e também, como indica Nuno Gonçalo Monteiro (2000, p. 130), pelo “retorno a um modelo bem definido de tomada das decisões políticas”. Ao longo da segunda metade do século XVII, a Corte procurou controlar, incentivar e ordenar diversos aspectos dessa conquista, como o povoamento, as atividades econômicas, a reprodução da força de trabalho e o comércio (CHAMBOULEYRON, 2010).

É sobre esse aspecto que trata este artigo, ao tentar esmiuçar os problemas e a lógica específica de organização do comércio atlântico com o Estado do Maranhão e Pará. É que a historiografia luso-brasileira, notadamente com a renovação das últimas décadas, no sentido de uma reflexão mais global, que envolva as diversas conquistas de Portugal, tem apontado a

---

<sup>2</sup> Esta pesquisa conta com o apoio do CNPq e da FAPESPA. Uma primeira versão deste texto foi apresentada no *Colóquio Internacional “Portugal na confluência das rotas ultramarinas”*, realizado em Lisboa, de 3 a 4 de dezembro de 2010.

existência de regiões multi-continentais nas quais se projetavam territorialidades do domínio português, tal qual o Atlântico Sul (ALENCASTRO, 2000).

Entretanto, pelo menos até meados do século XVIII, o Estado do Maranhão e Pará pouco se inseriu nesse circuito que se tornou fundamental para compreender parte das conquistas portuguesas na América e na África. Decorreu disso que coube à Amazônia colonial a qualificação de região periférica, para considerável parte da bibliografia (SIMONSEN, 1978; PRADO JÚNIOR, 1987; FURTADO, 1987; SODRÉ, 1964; SCHWARTZ, 1998; ALENCASTRO, 2000). Entretanto, o que me parece é que se partiu de um modelo explicativo no qual a região pouco se adequava, para daí entendê-la e, na verdade, não se refletiu sobre modos específicos por meio dos quais o Estado do Maranhão e Pará se inseria no contexto atlântico das conquistas portuguesas.

•

As queixas do início da década de 1670, relativas ao pouco comércio, eram recorrentes ao longo da segunda metade do século XVII e início do XVIII. Em 1689, por exemplo, um comerciante que solicitava na Corte uma autorização para viajar ao Maranhão se referia à “interrupção do comércio entre esta cidade e a conquista do Maranhão e Pará”, havia dois anos (Consulta do Conselho Ultramarino, 19 out. 1689). Quase dez anos depois, deliberando sobre um pedido de licença de viagem, o Conselho lembrava ao rei que ao Maranhão não ia “mais que um navio cada ano” (Consulta do Conselho Ultramarino, 17 fev. 1698). Em 1705, diante de uma petição dos interessados no navio *Nossa Senhora da Madre de Deus*, que queriam mandá-lo ao Maranhão, os conselheiros do Ultramarino destacavam que “se acha há dois anos sem embarcação que navegasse dele [Estado do Maranhão e Pará] para este reino” (Consulta do Conselho Ultramarino, 1 abr. 1705).

Tantos problemas inevitavelmente mobilizaram a Coroa, que, em duas ocasiões, organizou monopólios com o intuito de fomentar o comércio com a região, embora com infaustas consequências. De fato, justamente pouco tempo depois da consulta do Conselho em 1673, a Coroa determinou a organização de um monopólio de comércio chamado de os “quatro gêneros”, já que incidia sobre aço, facas, ferro e avelórios (além de estipular uma taxa sobre cada índio escravo), com o intuito de financiar as despesas crescentes da Fazenda real na região. A implementação do monopólio, entretanto, enfrentou a oposição da Câmara de São Luís, após ter sido aprovada pelo senado de Belém (Carta de Pedro César de Menezes a Dom Pedro II, 15 jun. 1677). Apesar das reprimendas do príncipe (Para os officiaes da Camara do Maranhão, 4 dez. 1677), em uma consulta, o procurador da Coroa, o procurador da Fazenda real e o Conselho Ultramarino reconheceram que o povo de São Luís tinha o direito

de rejeitar o estanco se fosse do seu interesse (Consulta do Conselho Ultramarino, 20 set. 1677). Finalmente, a própria Coroa se convenceu e determinou ao governador do Maranhão que se reavaliasse o estanco e sugerisse alternativa para o financiamento das contas reais (P.<sup>a</sup> o g.<sup>or</sup> do Maranhão, 4 dez 1677a; P.<sup>a</sup> o g.<sup>or</sup> do Maranhão, 4 set. 1677b). César Augusto Marques (1970 [1870], p. 265) argumenta que o fracasso desse monopólio levou a Coroa a abdicar de se engajar diretamente no comércio com o Estado do Maranhão, contratando, a partir de então, mercadores ou companhias de comércio, como aconteceria anos depois, em 1682.

De fato, no início da década de 1680, a Coroa novamente tentava implementar e incentivar o comércio com o Maranhão, desta vez por meio da criação de uma companhia de comércio. Essa companhia estava atrelada principalmente ao abastecimento de escravos africanos, uma vez que, em 1680, a Coroa determinara o fim da escravização dos índios no Estado do Maranhão e Pará (Ley sobre a liberdade do gentio do Maranhão, 1 abr. 1680). Assim, a Companhia de Comércio, instalada em 1682, buscava atender a uma série de elementos que a Coroa considerava fundamentais “para a conservação do comércio do Estado do Maranhão, em utilidade de seus moradores”, como escrevia o rei ao Conselho Ultramarino (Sobre se passar Alvará de confirmação, 9 jan. 1682). Em primeiro lugar, a Companhia incorporava o contrato de Cacheu e comércio da Guiné, estabelecido em 1676 (Assento da Companhia da Praça de Cacheu, e comércio de Guine, 19 mai. 1676). De acordo com António Carreira (1969, p. 18-23), com o fim do contrato da Companhia de Cacheu, em 1682, “os sócios desta empresa conseguiram transferir os seus direitos” para a Companhia do Maranhão. O contrato de Cacheu, o segundo estabelecido pela Coroa para a região, fora celebrado com o objetivo de reedificar, fortificar e armar a praça de Cacheu, além de estimular o escoamento de seus gêneros e escravos (incluindo-se aí também os bens dos moradores). Para tanto, o contrato estipulava uma série de vantagens fiscais, além de declarar a liberdade do comércio para os moradores de Cacheu e do arquipélago de Cabo Verde. A duração inicial do contrato era de seis anos, o que coincide com a própria criação da Companhia de Comércio do Maranhão. Desse modo, a Guiné, o Cabo Verde e o Maranhão conectavam-se por meio da recém-criada Companhia de Comércio do Maranhão. Em segundo lugar, se os contratistas se comprometiam a enviar africanos, também se responsabilizavam por vender aos moradores tudo o necessário para as lavouras e igualmente por desenvolver as drogas do Maranhão, como cacau e baunilha. O contrato estabelecia ainda os preços dos principais gêneros que os assentistas comprariam dos moradores: tabaco, cacau e cravo.

A Companhia de Comércio do Maranhão permitia, assim, estimular o comércio por meio do incentivo ao plantio e exploração dos produtos que, àquela altura, julgavam-se mais lucrativos no comércio com o Estado do Maranhão e Pará. Infelizmente, o monopólio estabelecido no contrato, os abusos dos assentistas – lamentação recorrente nas queixas dos moradores –, a liberdade irrestrita dos índios, a exclusividade dos padres jesuítas na administração dos índios livres acabaram redundando na revolta da população da cidade de São Luís, em 1684, o que ensejou, um ano mais tarde, a supressão do contrato (BERREDO, 1989, p. 577-625; BAENA, 1969, p. 111-14; LISBOA, 1976, p. 425-90; AZEVEDO, 1930, p. 123-47; KIEMEN, 1954, p.151-53; ALDEN, 1969, p. 19-45; MACNICOLL, 1978; LIBERMAN, 1983; PINHEIRO, 2007, p.152-71; COUTINHO, 2004; CHAMBOULEYRON, 2006a; CAETANO, 2009; ARENZ, 2010). Para além das questões relativas ao trabalho indígena (MELLO, 2009), não há dúvida de que o estabelecimento de um monopólio de comércio ecoara negativamente entre os moradores do Estado do Maranhão e Pará. Até mesmo a Câmara de Belém, que não aderiu à revolta, escrevia ao rei, já suprimido o levante dos moradores de São Luís, argumentando que o estanco fora “o instrumento mais cruel que teve esta conquista para de todo ficar arruinada e tão pobre” (Carta da Câmara de Belém para Dom Pedro II, 15 nov. 1685).

Mesmo suprimida a Companhia, não há dúvida de que o papel da Coroa se manteria ainda significativo nos negócios que eram feitos com o Estado do Maranhão e Pará. A delicada situação da Fazenda real, que tinha que fazer frente à construção e manutenção de uma rede de fortalezas e suas respectivas tropas, consideradas fundamentais para o domínio português na região, ensejou, em vários momentos, o engajamento da Coroa no comércio com a região. Assim, poucos anos depois de frustrado o estanco, no início da década de 1690, Lisboa resolvia enviar gêneros com cuja venda se financiaria o custo das fortalezas (Para o g.<sup>or</sup> e capitaõ geral do Estado do Maranhão, 9 fev. 1691). Vendidos os gêneros, em 1692, o próprio governador, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, envolvido nas transações da Coroa, relatava o sucesso do empreendimento, que havia rendido quase 50 mil cruzados, mas sugeria que

o mais da fazenda que V.M. tem resolutu mandar remeter por este Estado, viesse antes em negros, que em outros gêneros, porque sendo aqueles o total remédio para o seu aumento, fica sendo prejuízo de menos consequência o faltar aos moradores alguma coisa de que não necessitam tanto, como os negros que para as lavouras e culturas importam tudo (Carta de Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho para Dom Pedro II, 12 jul. 1692).

A sugestão do governador do Maranhão seria analisada pelo Conselho Ultramarino, ao qual, junto com outras autoridades, parecia que o rei podia enviar africanos por conta da Fazenda real, para o financiamento das fortalezas, contratando com assentistas, mas nunca participando diretamente do negócio, como o fizera em relação às fazendas. O procurador da Fazenda respondeu que “a experiência lhe tinha mostrado que nunca convinha que negros se embarcassem para o Maranhão por conta da Fazenda real, porque só indo com eles seu dono davam utilidade”. Desse parecer se decidiria a implementação de assentos (Sobre o que escreve o governador do Maranhão..., 12 nov 1692). Estava aí a matriz de uma primeira rota do tráfico para o Maranhão, que se desenvolveu a partir de finais do século XVII e primeira metade do século XVIII, e que tinha como característica a intervenção direta da Coroa, uma vez que a venda dos escravos estava diretamente atrelada ao crescimento das rendas da Fazenda real; indiretamente, é claro, esperava-se o crescimento dos dízimos por meio do fomento à agricultura (CHAMBOULEYRON, 2006b; BARBOSA, 2009).

Mas a extinção do estanco, na década de 1680, permitiu que, entre diversos outros assuntos, o problema do comércio entre o Estado do Maranhão e Pará e o reino fosse colocado em pauta, dada, é claro, a importância que tinha esse gênero de reflexão no pensamento político-econômico da época (MAGALHÃES, 1967; CASTRO, 1978; ALMODOVAR & CARDOSO, 1998, p. 14-35). Em vários momentos, logo depois de sossegada a revolta e nos últimos anos do século XVII, discutiam-se de maneira explícita no Conselho Ultramarino as mazelas dos negócios com o Maranhão, revelando problemas graves que era preciso resolver.

•

Um deles era a questão das frotas. Em 1684, tudo indica que antes de sabido o levante dos moradores de São Luís, em meio a uma série de decisões referentes ao Estado do Maranhão e Pará, o rei determinava que os navios do Maranhão fossem obrigados a “navegar em companhia das frotas” (Solicita-se do governador seu parecer relativo á industria dos assucares e ás viagens dos navios, 2 set. 1684). Um ano depois, o governador do Maranhão, Gomes Freire de Andrade, já alertava para o fato de que a determinação de os navios se juntarem ao comboio das frotas era algo muito difícil. Explicava ele que

para a carregação dos navios se não pode neste Estado dar prazo certo nem limitado a respeito das diferenças dos tempos em que se recolhem os [açúcares], os tabacos, o cravo e o cacau; e ainda serem as [safras] dos ditos [açúcares] e tabacos muito mais retardadas que as do Brasil, e se algum navio puder partir em agosto, os outros não terão que levar senão em novembro e dezembro, pelo que saindo nestes meses não lhes é possível alcançarem os comboios, e terão uma grande perda na demora que fizerem para o seguinte ano, a respeito da ruína que forçosamente recebem do gusano as embarcações que se detêm nestes portos, como pelos custos que os mestres hão de fazer com os marinheiros (Carta de Gomes Freire de Andrade para o Conselho Ultramarino, 15 out. 1685).

A questão ecoou na Corte. Uma junta convocada especialmente para decidir sobre questões relativas ao Maranhão entendeu “ser menos considerável o risco a que se expõem os ditos navios vindo sem comboio, que a perda deles e do comércio se forem obrigados a partir no tempo que lhes era ordenado” (Consulta do Conselho Ultramarino, 12 fev. 1686). De qualquer modo, a junta deliberava que o rei deveria

mandar declarar a dita ordem, encomendando ao governador que, sem impedir a carga dos navios, faça toda a diligência possível para que partam a tempo de virem buscar o dito comboio, e que ordene a todos que partirem no verão venham demandar a ilhas para que possam vir em companhia de outros do Brasil, ou seja de comboio ou de licença (Consulta da Junta do Maranhão para Dom Pedro II, 13 out. 1686).

Dessa mesma maneira determinou o rei ao governador do Maranhão, em novembro de 1686 (Apezar do desencontro que havia..., 25 nov. 1686). Mas o problema voltou à tona em 1700. Uma petição dos “homens de negócio” representava o “manifesto prejuízo que ao comércio mercantil” causava a obrigação de os navios partirem do Estado do Maranhão em julho, em razão da segurança da viagem. Por um lado, explicavam, mesmo saindo em julho os navios do Maranhão não encontravam as frotas do Brasil. Por outro lado, como já havia indicado Gomes Freire de Andrade, a partida em julho impedia que se embarcassem “os cacaos, tabacos e salsaparrilha”, perdendo a sua colheita. Querendo os produtores evitar o prejuízo, acabavam por colher os gêneros – tanto os cultivados como os “silvestres” – antes do tempo de sua maturação; não estando “bem sazoados, perdem o valor e estima por engelhados, o que serve aos ditos gêneros de má reputação nos reinos estranhos”. Ouvido novamente o antigo Gomes Freire de Andrade, detalhava os tempos de colheita dos produtos do Maranhão: salsa – outubro e novembro; baunilha – junho a agosto; cacau – janeiro a junho; e tabaco – junho a outubro (Petição dos homens de negócio, *c.* 1700)<sup>3</sup>.

Apesar de o Conselho Ultramarino ter deliberado que nada se alterasse quanto à saída dos navios, por medo de serem tomados pelos mouros, sendo voto vencido um dos conselheiros (Consulta do Conselho Ultramarino, 23 nov. 1700), o rei finalmente decidiu pelo meio termo: os navios com mais de 20 peças e 50 homens poderiam partir quando quisessem; os outros partiriam entre maio e julho e tomariam as ilhas para esperar o comboio das frotas (Para o mesmo, 14 jan. 1701). Poucos anos depois, em função do estado das frotas, o rei reconhecia, finalmente, a impossibilidade de qualquer regulação e determinava que os navios pudessem sair quando lhes parecesse conveniente. A razão alegada não podia ser mais reveladora:

---

<sup>3</sup> Há neste documento dois pareceres de Gomes Freire de Andrade, um de 20 de outubro e outro de 20 de novembro de 1700.

não sendo assim, não haverá quem queira mandar os seus navios para essa conquista, perdendo-se por este meio a comunicação desse Estado e seu comércio, e se faltar em se mandarem os socorros necessários para a sua conservação e defesa (Para o governador geral do Maranhão, 17 jun. 1706).

A resolução do rei, na verdade, apontava para um problema, mais geral, que dizia respeito ao pouco comércio existente entre o Estado do Maranhão e Pará e o reino. Alguns anos antes, quando se discutia na Corte o envio de soldados da Madeira para o Maranhão, o próprio Conselho Ultramarino recomendara ao rei que contratasse com algum comerciante para enviar as tropas, uma vez que, esclareciam os conselheiros,

não haverá nenhuma [embarcação] a que seus donos a mandem navegar voluntariamente indo a fazer este serviço de V.M. à ilha para dali levar os ditos soldados para aquele Estado (Consulta do Conselho Ultramarino, 14 dez. 1696).

Os próprios moradores se queixavam dessa situação, como em 1697, quando os oficiais da Câmara de Belém lamentavam ao rei a falta de navios. Entretanto, a resposta do rei não poderia ser mais desalentadora:

de nenhuma maneira se pode constringer a meus vassallos a que as mandem porque ordinariamente os senhorios delas as fazem navegar para os portos onde podem ter maior conveniência.

É que, explicava a carta régia ao senado de Belém, o número de embarcações era diminuído pela

grande perda que têm nos gêneros que vêm dele, e da pouca saída que têm neste reino, ficando detida muitos anos a satisfação de seus fretes, que é esta a causa porque não vão muitas a ela, nem a minha Fazenda as pode fretar, pelo grande prejuízo que nesta parte se pode sentir (Para os mesmos, 16 nov. 1697).

O outro grave problema do comércio com o Maranhão e o Pará era a questão da moeda. De fato, até meados do século XVIII, a Coroa proibiu a circulação de moeda metálica no Estado (LIMA, 2006). Ora, o uso da moeda não-metálica implicava dificuldades de pagamento no que dizia respeito ao comércio com Portugal. Já entre os anos 1656 e 1662, um morador do Pará, João Dornelas da Câmara, argumentava, num papel escrito à rainha Dona Luísa da Gusmão, que para que as drogas se reduzissem “a comércio e cresça consideravelmente a mercancia” era fundamental introduzir a moeda metálica. Da falta dela decorria a dificuldade de os moradores pagarem tudo o que precisavam que lhes vinha de fora, obrigando-os a plantar “somente o açúcar e tabaco”, aceitos pelos comerciantes que vinham do reino. Assim, viviam os “homens com aquele primeiro contrato do direito das gentes, da troca e permutação, sem metal que tenha estimação comum e certa” (Papel q. se deu a Rainha D. Luíza, [1656-1662], f. 235v-236).

Tal situação obrigara o rei a determinar, anos mais tarde, que as embarcações que viajassem para o Estado do Maranhão fossem obrigadas a aceitar as fazendas dos defuntos e ausentes em “frutos e gêneros da terra, que se navegam por mercancia para esta Corte”, conforme parecera à Mesa da Consciência e Ordens (Para o governador e capitão geral do Estado do Maranhão, 4 set. 1684). Em carta de agosto de 1685, o ouvidor-geral do Estado, Antônio de Andrade e Albuquerque, ao receber a ordem do rei sobre as fazendas dos defuntos e ausentes, insistia na dificuldade de remeter o dinheiro por não haver em São Luís “efeitos que se possam navegar para essa Corte”. Acrescentava ainda que “o principal dinheiro daquela cidade [São Luís] é pano de algodão, a 200 réis a vara, que não tem saída para outra parte mais que para esta cidade [Belém]”. Assim, solicitava ao rei que passasse provisão para que pudesse enviar os valores de São Luís a Belém em pano de algodão, “para que nesta o reduza a efeitos que se possam embarcar” (Carta de Antônio de Andrade e Albuquerque para Dom Pedro II, 12 ago. 1685). Como se vê, a falta de moeda implicava que, para que se enviassem valores ao reino, o pano – que só valia no Estado do Maranhão – tivesse que ser trocado por outros bens que pudessem ser embarcados para Portugal.

O sistema da moeda não-metálica seguramente se adaptava a uma economia que pouco tinha para exportar. Referindo-se a essa situação, João Lúcio de Azevedo chegou a afirmar que “não havendo troca de produtos, nem de serviços, não se fazia sentir a necessidade de moeda” (AZEVEDO, 1930, p. 163). É certo que as dificuldades de exportação das capitâneas do Maranhão e Pará, ao longo do século XVII e início do século XVIII, tiveram um papel significativo para se entender a manutenção do “dinheiro da terra”. Por sua vez, como deixavam claro os próprios moradores, a falta de moeda metálica não ajudava a incrementar o comércio. Como ficou evidente pelas queixas dos moradores com a experiência do estanco em 1684, esse sistema fazia com que os produtos importados do reino – comprados com gêneros locais – acabassem tendo preços excessivos, pois o valor do dinheiro da terra, ainda que nominalmente igual ao metálico, tinha um valor de troca depreciado.

Finalmente, como em outras conquistas de Portugal, assolava o comércio o problema causado pelas preferências dos navios. De fato, com o objetivo de aumentar o comércio com o reino, em inúmeros momentos os reis concederam *preferências* aos navios. Por essa mercê, a embarcação tinha preferência sobre todas as demais naus para descarregar e carregar seus produtos nos portos do Estado. Assim, por exemplo, o navio *Nossa Senhora das Mercês e São Francisco Xavier*, propriedade de Daniel de Ferrara, capitaneado por José Pinheiro, alcançara em 1691 preferência sobre todos os navios no porto de São Luís (Daniel de Ferrara, 17 ago. 1691). Poucos anos mais tarde, o mestre Manuel Luís de Macedo conseguia uma

preferência para seu patacho *Nossa Senhora da Conceição e São João Batista*. É que o capitão Macedo levava escravos ajustados com a Companhia de Cabo Verde e Cacheu, razão por que o rei determinava que se lhe guardasse “a preferência que no Maranhão têm os navios que levam escravos” (Manoel Luis de Macedo, 13 mar. 1693, f. 220).

As preferências eram usadas em outras conquistas de Portugal, como Angola. Segundo Roquinaldo Ferreira, num estudo sobre o tráfico na África ocidental, poderiam ser definidas como “mecanismos pré-capitalistas que diminuía significativamente o desenvolvimento do comércio” (FERREIRA, 2004, p. 40). Entretanto, diferentemente de outras partes do império, as preferências eram vistas no Estado do Maranhão como um modo de incentivar proprietários e capitães de navios a comerciar com a região. De qualquer modo, o fato é que as preferências causavam incontáveis demoras, como já apontou Roquinaldo Ferreira, para Angola. Pior ainda, a obrigação de os navios saírem antes de julho, como vimos antes, acrescida ao uso das preferências, gerava graves impedimentos ao comércio, pelo menos era o que argumentavam inúmeros mercadores. Na petição dos “homens de negócio” apresentada ao reino no início do século XVIII, havia também uma queixa que dizia respeito ao fato de que as licenças não determinavam um período para o descarregamento e carregamento dos gêneros. Os “homens de negócio” argumentavam, por exemplo, que o navio *Nossa Senhora da Boa Viagem* chegou a ficar oito meses nos portos. Além do prejuízo que derivava à Fazenda real, os produtos do Estado não “admitem dilações, por causa da quebra e umidade do clima, que evidentemente conduz à corrupção e podridão em semelhantes drogas” (Petição dos homens de negócio, c. 1700).

Em julho de 1700, o governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho insistia nos problemas causados pelas preferências. Coelho de Carvalho argumentava que elas não mais deveriam ser dadas, ou, ao menos, se fossem concedidas, o rei devia, de fato, determinar o tempo certo para as operações no porto e lembrava o caso do Navio *Nossa Senhora da Boa Viagem*, cujo capitão partiu contrariado, “porque se queria deter mais”. A sugestão do governador foi secundada pelo Conselho Ultramarino (que considerou também as opiniões do ex-governador Gomes Freire de Andrade). Entretanto, o Conselho alertava para o fato de que o fim das licenças concedidas aos navios negreiros poderia ser prejudicial aos moradores, por se “privarem do benefício de terem negros para o seu serviço e cultura de seus frutos” (Consulta do Conselho Ultramarino, 23 nov. 1700). O rei, de qualquer modo, decidiu que as preferências dos navios que navegavam produtos (ou escravos) contratados pela Coroa não deveriam ser abolidas. Entretanto, só poderiam permanecer de 50 a 70 dias nos portos (Para o mesmo, 14 jan. 1701).

•

As limitações do comércio com o Maranhão, não há dúvida, alterar-se-iam com o passar da primeira metade do século XVIII. Já a partir dos anos 1730, quando o cacau se torna um produto com significativa saída, não há dúvida de que o comércio se incrementa (ALDEN, 1976; DIAS, 1961; DIAS, 1962; GROSS, 1969, p. 10-12; CHAMBOULEYRON, 2010, p. 152-69). Um registro do almoxarifado do Pará indica em torno de seis a sete naus por ano – e, em alguns anos, como 1743 e 1750, um número consideravelmente maior – que, embora não significasse muito em comparação com outras conquistas, certamente representava um incremento se comparado ao século anterior. Os produtos exportados eram, além do cacau – que podia chegar a representar 95% do valor da carga anual (como em 1734), – o açúcar, o cravo fino e grosso, a salsa, o café e couros. Mesmo assim, em 1748, não houve embarcação que chegasse ou zarpassse do Pará (Ofício do governador do Estado do Grão-Pará e Rio Negro para o secretário da Marinha e Ultramar, 31 ago. 1778; BARBOSA, 2009, p. 76-92).

Apesar de limitadas por uma série de problemas, como vimos aqui, as conexões atlânticas entre o Estado do Maranhão e Pará e as demais conquistas de Portugal e o próprio reino acabaram se estabelecendo num espaço bastante específico, pelo menos até meados do século XVIII. De fato, a partir da segunda metade do século XVII, consolida-se uma rota que poderíamos chamar de insular, uma vez que os arquipélagos atlânticos dos Açores, Madeira e Cabo Verde se tornam não só entrepostos das viagens, mas igualmente centros fornecedores de gente, fossem povoadores, soldados ou escravos, com um impacto demográfico muito significativo em finais do século XVII e início do XVIII (CHAMBOULEYRON, 2008).

A dificuldade de navegação do Estado do Maranhão para o Estado do Brasil – já conhecida desde o início do século XVII e uma das razões da fundação do próprio Estado – e a incipiência do tráfico negreiro, até meados do século XVIII, conectaram maritimamente a região amazônica de outros modos e a partir de outras espacialidades que não as do Atlântico Sul. Talvez mais do que a relação com o Estado do Brasil e o espaço atlântico que lhe dava sentido, essas outras rotas são fundamentais para compreender a construção da sociedade colonial amazônica, de suas mazelas e de sua relação com as demais partes dos domínios portugueses na América. Afinal, como dizia o capitão Simão Estácio da Silveira, ainda em 1624, “o Maranhão é Brasil melhor e mais perto de Portugal” (SILVEIRA, 1974 [1624], p. 126).

## Referências

### Fontes manuscritas

Assento da Companhia da Praça de Cacheu, e comércio de Guine. 19 mai. 1676. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 296, f. 15v-17.

Carta de Antônio de Andrade e Albuquerque para Dom Pedro II. Belém, 12 ago. 1685. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Pará (Avulsos), caixa 3, doc. 250.

Carta da Câmara de Belém para Dom Pedro II. Belém, 15 nov. 1685. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Pará (Avulsos), caixa 3, doc. 252.

Carta de Pedro César de Menezes a Dom Pedro II. Belém, 15 jun. 1677. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Pará (Avulsos), caixa 2, doc. 168.

Carta de Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho para Dom Pedro II. Belém, 12 jul. 1692. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Pará (Avulsos), caixa 3, doc. 306.

Carta de Gomes Freire de Andrade para o Conselho Ultramarino. São Luís, 15 out. 1685. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 6, doc. 725.

Consulta do Conselho Ultramarino para Dom Pedro II. 20 set. 1677. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 5, doc. 613.

Consulta do Conselho Ultramarino para Dom Pedro II. 12 fev. 1686. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 6, doc. 734.

Consulta do Conselho Ultramarino para Dom Pedro II. 19 out. 1689. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 7, doc. 807.

Consulta do Conselho Ultramarino para Dom Pedro II. 14 dez. 1696. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 9, doc. 930.

Consulta do Conselho Ultramarino para Dom Pedro II. 17 fev. 1698. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 9, doc. 960.

Consulta do Conselho Ultramarino para Dom Pedro II. 23 nov. 1700. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 10, doc. 1040.

Consulta do Conselho Ultramarino para Dom Pedro II. 1 abr. 1705. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 10, doc. 1075.

Consulta da Junta do Maranhão para Dom Pedro II. 13 out. 1686. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 7, doc. 750.

Daniel de Ferrara. Sobre o seu navio poder vir do Maranhão com licença. 17 ago. 1691. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 94, f. 141v-142.

Manoel Luis de Macedo. Sobre se conçeder ao Pataxo Nossa Senhora da Comceição e Saõ Joaõ Baupstista [sua] preferencia por levar ao Maranhão os escravos dos emtereçados na comp.<sup>a</sup> de Cacheu. 13 mar. 1693. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 94, f. 220.

Ofício do governador do Estado do Grão-Pará e Rio Negro para o secretário da Marinha e Ultramar. Pará, 31 ago. 1778. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Avulsos (Pará), caixa 80, doc. 6627.

Papel q. se deu a Rainha D Luiza sobre varias utilid.<sup>es</sup> do Maranhão. [1656-1662]. **Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo**, Coleção São Vicente, v. 23, f. 232-237.

P.<sup>a</sup> o g.<sup>or</sup> do Maranhão. S.<sup>e</sup> o estanco do ferro asso velorio e facas se aver de conthenuar com avizo do g.<sup>or</sup>. 4 dez. 1677. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 268, f. 19v.

P.<sup>a</sup> o g.<sup>or</sup> do Maranhão. Sobre aseitarem o estanco os moradores da ci.<sup>de</sup> de S. Luis. 4 dez. 1677. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 268, f. 19v.

Para o governador e capitão geral do Estado do Maranhão. Sobre as fazendas que vierem do Maranhão dos defuntos e abzentes sejaõ admetidas as embarcações que vierem p.<sup>a</sup> este reyno". 4 set. 1684. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 268, f. 38v.

Para o g.<sup>or</sup> e capitão geral do Estado do Maranhão. Sobre os generos que fuy servido mandar remeter nesta occasião para dos effeitos delles se poder acodir. 9 fev. 1691. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 268, f. 77.

Para o mesmo. S.<sup>e</sup> os inconv.<sup>tes</sup> que se seguem aquelles moradores e aos homens de neg.<sup>co</sup> deste rn.<sup>o</sup> e a Câmara em se concederem preferença p.<sup>a</sup> a carga aos navios q. vaõ aquelle Estado. 14 jan. 1701. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 268, f. 159.

Para os mesmos. S.<sup>e</sup> o dano que padeciaõ os m.<sup>tes</sup> em a falta de embarcações. 16 nov. 1697. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 268, f. 129-129v.

Petição dos homens de negócio, c. 1700. **Arquivo Histórico Ultramarino**, Maranhão (Avulsos), caixa 10, doc. 1034.

Sobre o estado em que se acha o comercio das comq.<sup>tas</sup> e ser conveniente [...] deste Rn.<sup>o</sup> para os rios da Cuama. 9 set. 1673. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 17, f. 122v-124.

Sobre o que escreve o governador do Maranhão Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho acerca dos preços porque se venderaõ os generos da fazenda que se lhe rremeteo e ser conveniente emtrodizirem negros naquelle Estado. 12 nov. 1692. **Arquivo Histórico Ultramarino**, códice 274, f. 86v-87v.

Sobre se passar Alvará de confirmação do Assento formado para a Conservação do Comercio do Maranhão. 9 jan. 1682. **Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo**, Conselho Ultramarino, Livro 1 (Decretos), f. 191v.

### Fontes impressas

Apezar do desencontro que havia entre a colheita dos generos da terra e a partida dos navios a se reunirem á fróta do Brazil, recommenda-se todo o empenho para que aquelle desencontro

se não dê e possam os navios aproveitar a monção do tempo. 25 nov. 1686. **Annaes da Bibliotheca e Archivo Publico do Pará**, t. I, p. 85-86, 1902.

BERREDO, Bernardo Pereira de. **Annaes historicos do Estado do Maranhão, em que se dá notícia de seu descobrimento, e tudo o que mais nelle tem succedido desde o anno em que foy descuberto até o de 1718** [1749]. Iquitos: Ceta/Abya-Yala/IIAP, 1989.

Ley sobre a liberdade do gentio do Maranhão. 1 abr. 1680. **Anais da Biblioteca Nacional**, v. 66, p. 57-59, 1948.

Para o governador geral do Maranhão. Sobre se nam impedir a que venhaõ os navios em qualquer tempo que tiverem carregado. 17 jun. 1706. **Anais da Biblioteca Nacional**, v. 66, p. 283-84, 1948.

Para os officiaes da Camara do Maranhão. 4 dez. 1677. **Anais da Biblioteca Nacional**, v. 66, p. 43, 1948.

SILVEIRA, Simão Estácio da. **Relação Sumaria das cousas do Maranhão** [1624]. Separata dos **Anais da Biblioteca Nacional**, v. 94, p. 97-126, 1974.

Solicita-se do governador seu parecer relativo á industria dos assucares e ás viagens dos navios. 2 set. 1684. **Annaes da Bibliotheca e Archivo Publico do Pará**, t. I, p. 82-83, 1902.

### **Bibliografia**

ALDEN, Dauril. Black robes versus white settlers: the struggle for “freedom of the Indians” in Colonial Brazil. In: PECHMAN, Howard & GIBSON, Charles (orgs.). **Attitudes of colonial powers toward the American Indians**. Salt Lake City: University of Utah Press, 1969. p. 19-45.

\_\_\_\_\_. The significance of cacao production in the Amazon region during the late colonial period: an essay in comparative economic history. **Proceedings of the American Philosophical Society**, Philadelphia, v. 120, n. 2, p. 103-35, abr. 1976.

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

ALMODOVAR, António & CARDOSO, José Luís. **A history of Portuguese economic thought**. Londres/Nova York: Routledge, 1998.

ARENZ, Karl-Heinz. **De l’Alzette à l’Amazonie**. Jean-Philippe Bettendorff et les jésuites en Amazonie portugaise (1661-1693). Saarbrücken: Éditions Universitaires Européennes, 2010.

AZEVEDO, João Lúcio de. **Os jesuítas no Grão-Pará**: suas missões e a colonização. 2ª edição revista. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1930.

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. **Compêndio das eras da Província do Pará** [1838]. Belém: UFPA, 1969.

BARBOSA, Benedito Costa. **Em outras margens do Atlântico**: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750). Belém: Dissertação de Mestrado (História), UFPA, 2009.

CAETANO, Antônio Filipe Pereira. **Entre drogas e cachaça: a política colonial e as tensões na América portuguesa (1640-1710)**. Macieó: EdUFAL, 2009.

CARDOSO, Alírio Carvalho. **Insubordinados, mas sempre devotos: poder local, acordos e conflitos no antigo Estado do Maranhão (1607-1653)**. Campinas: Dissertação de Mestrado (História), UNICAMP, 2002.

CARREIRA, António. **As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro**. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969.

CASTRO, Armando. **As doutrinas económicas em Portugal na expansão e na decadência (séculos XVI a XVIII)**. Lisboa: ICP, 1978.

CHAMBOULEYRON, Rafael. Duplicados clamores. Queixas e rebeliões na Amazônia colonial (século XVII). **Projeto História**, São Paulo, n. 33, p. 159-78, 2006a.

\_\_\_\_\_. Escravos do Atlântico Equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 26, n. 52, p. 79-114, 2006b.

\_\_\_\_\_. A Amazônia e as ilhas atlânticas. **Canoa do Tempo**, Manaus, v. 2, n. 1, p. 187-204, 2008.

\_\_\_\_\_. **Povoamento, ocupação e agricultura na Amazônia colonial (1640-1706)**. Belém: Açai/PPHIST-UFPA/CMA-UFPA, 2010.

COUTINHO, Milson. **A revolta de Bequimão**. 2ª edição. São Luís: Instituto Geia, 2004.

COUTO, Jorge. As tentativas portuguesas de colonização do Maranhão e o projecto da França equinocial. In: VENTURA, Maria da Graça (org.). **A união ibérica e o mundo atlântico**. Lisboa: Colibri, 1997, p. 174-83

DIAS, Manuel Nunes. As frotas do cacau da Amazônia (1756-1777): subsídios para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. **Revista de História**, v. 24, n. 50, p. 363-77, 1962.

DIAS, M.N. O cacau brasileiro na economia mundial – subsídios para sua história. **Stvdia**, n. 8, p. 7-93, 1961.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. **Transforming Atlantic slaving: trade, warfare and territorial control in Angola, 1650-1800**. Los Angeles: Tese de doutorado (História). University of California Los Angeles, 2004.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 22ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1987.

GROSS, Sue Ellen. **The economic life of the Estado do Maranhão e Grão Pará, 1686-1751**. Nova Orleans: Tese de Doutorado (História), Tulane University, 1969.

HANSON, Carl. **Economia e sociedade no Portugal barroco, 1668-1703**. Lisboa: Dom Quixote, 1986.

- KIEMEN, Mathias C., OFM. **The Indian policy of Portugal in the Amazon region, 1614-1693**. Washington: The Catholic University of America Press, 1954.
- LIBERMAN, Maria. **O levante do Maranhão**. Judeu Cabeça de Motim: Manoel Beckman. São Paulo: Centro de Estudos Judaicos/USP, 1983.
- LIMA, Alam José da Silva. **Do “dinheiro da terra” ao “bom dinheiro”**. Moeda natural e moeda metálica na Amazônia colonial (1706-1750). Belém: Dissertação de Mestrado (História), UFPA, 2006.
- LISBOA, João Francisco. **Crônica do Brasil colonial**: apontamentos para a história do Maranhão [1853-58]. Petrópolis/Brasília: Vozes/INL, 1976.
- MACNICOLL, Murray Graeme. Seventeenth-Century Maranhão: Beckman's revolt. **Estudos ibero-americanos**, Porto Alegre, v. 4, n. 1, p. 129-40, 1978.
- MAGALHÃES, José Calvet de. **História do pensamento económico em Portugal**. Da Idade Média ao Mercantilismo. Coimbra: Imprensa Universitária, 1967.
- MARQUES, César Augusto. **Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão [1870]**. Rio de Janeiro: Editora Fon-Fon e Seleta, 1970.
- MEIRELES, Mário Martins. **História do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2001.
- MELLO, Márcia Eliane Alves de Souza. O Regimento das Missões: poder e negociação na Amazônia portuguesa. **Clio**, Recife, v. 27, n. 1, p. 46-75, 2009.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. A consolidação da dinastia de Bragança e o apogeu do Portugal barroco: centros de poder e trajetórias sociais (1668-1750). In: TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. Bauru/São Paulo/Lisboa: EdUSC/EdUNESP/Instituto Camões, 2000. p. 127-48.
- PACHECO, Felipe Condurú, **História eclesiástica do Maranhão**. São Luís: Departamento de Cultura do Maranhão, 1969.
- PINHEIRO, Joely Ungaretti. **Conflitos entre jesuítas e colonos na América portuguesa (1640-1700)**. Campinas: Dissertação de mestrado (Economia), UNICAMP, 2007.
- PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 35ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- RAMOS, Alberto Gaudêncio. **Cronologia eclesiástica da Amazônia**. Manaus: Typographia Fenix de Sergio Cardoso, 1952.
- REIS, Arthur Cezar Ferreira. **Limites e demarcações na Amazônia brasileira**. 1. A fronteira colonial com a Guiana francesa. Belém: Secult, 1993.
- SARAGOÇA, Lucinda. **Da “Feliz Lusitânia” aos confins da Amazônia (1615-62)**. Lisboa/Santarém: Cosmos/CMS, 2000.

SCHWARTZ, Stuart. O Brasil colonial, *c.* 1580-*c.* 1750: as grandes lavouras e as periferias. In: BETHELL, Leslie (org.). **História da América Latina**. São Paulo/Brasília: EdUSP/Fundação Alexandre Gusmão, 1998, vol. II, p. 339-421.

SILVA, Francisco de Paula e. **Apontamentos e notas para a historia ecclesiastica do Maranhão**. Bahia: Typ. de S. Francisco, 1922.

SIMONSEN, Roberto. **História econômica do Brasil**. 8ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Formação histórica do Brasil**. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1964.

STUDART FILHO, Carlos. **Fundamentos geográficos e históricos do Estado do Maranhão e Grão Pará**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1959.