

## O CAMINHO DO SERTÃO: NOTAS SOBRE A PROXIMIDADE ENTRE GOIÁS E ÁFRICA

Maria Lemke\*

### RESUMO

*Goiás recebeu, durante o século XVIII e parte do XIX, significativo fluxo de escravos africanos indicando sua participação no infame comércio de almas. Goiás e África foram estreitados pelo Atlântico. Não obstante, pouco se sabe acerca das rotas e caminhos da nova marcha continental dos africanos depois de serem aportados no porto da Bahia de Todos os Santos. O objetivo deste texto é demonstrar a importância do “Caminho do Sertão” como ponto de ligação entre Goiás e África. Para tanto, o diálogo será feito com correspondências oficiais que, além de apontar a importância dessa rota, permite identificar o peso do contrabando no comércio de escravos novos até Goiás.*

**PALAVRAS-CHAVE:** *Comércio atlântico. Contrabando. Escravos.*

Desta Cidade [Salvador] leva João Francisco Salgado para o Sertão do Urucuya pela Cachoeira Moritiba e Boqueirão, quatro molecas e seis moleques Angolas e um dito Mina, uma negra ladina por nome Anna, e um negro ladino por nome Jozé, ambos minas, para o serviço de sua fazenda de gado.<sup>1</sup>

Juntamente com preços, cifras e procedência, a documentação fazendária indica várias designações recebidas pelos africanos e seus descendentes, que variavam segundo o grau de inserção do escravizado no mundo colonial português. A guia de despacho dos escravos de João Francisco Salgado, datada de maio de 1774, indica a importância da cor e da procedência nos

\* Professora da Universidade Federal de Goiás (UFG), *campus* Jataí. Doutora em História pela UFG. Email: marialemke@gmail.com.

<sup>1</sup> Arquivo do Museu das Bandeiras – Cx. 153, f. 1. Pedido de isenção de João Francisco Salgado, 1779.

negócios. Além disso, permite refletir sobre a estreita relação entre a Capitania dos Guayazes e a África, via porto de Salvador e o Caminho do Sertão, dos Currais, ou da Bahia, rota a partir da qual foi trazida a maioria dos africanos para Goiás. Diante das possibilidades interpretativas do fragmento acima, neste texto abordo o complexo sistema de classificação que permeava as negociações transatlânticas e as de âmbito local, a vinculação de Goiás colonial à África via Salvador e a importância do “Caminho do Sertão” como trecho interno do comércio atlântico de almas.

A guia de despacho dos escravos de João Francisco Salgado atesta que a procedência interferia nos negócios. Cor e procedência – ambas relacionadas – indicavam a inscrição social do indivíduo e faziam parte do complexo sistema de hierarquias sociais do mundo colonial. A classificação dos escravos de João Salgado exemplifica isso. Anna e Jozé, “ladinos”, foram trazidos com outros onze “moleques e molecas angola” e “mina” cujo nome não foi anotado na guia, pelo fato de serem “boçais” e “pagãos”, ou seja, não conheciam a língua portuguesa e nem eram batizados. “Boçal” era “todo aquele que, apesar de escravizado há muito, resistia ao processo de aculturação” (FURTADO, 2008, p. 40). Anna e Jozé, ao contrário, falavam o português e eram batizados, isto é, ladinos. Ladino, por seu turno, referia-se àquele que, grosso modo, sabia o que significava ser escravo. Afinal, estava ambientado no mundo colonial, tinha algum ofício e, não raro, alguma rede de parentela. Ademais, o preço dos escravos ladinos era significativamente maior em comparação aos boçais. Possivelmente, essas diferenças foram consideradas por Salgado ao adquirir seus escravos em Salvador.

Já a “nação mina” ou “angola” – malgrado encubra centenas de etnias sob um “guarda-chuva comum” (MAMIGONIAN, 2000) – influenciava a importação de escravos para as áreas de mineração. Paiva (2002) verificou que nas regiões de Minas Gerais nas quais prevalecia a mineração, havia maior número de pretos mina, enquanto nas regiões voltadas à pecuária e à agricultura, predominavam os angola.<sup>2</sup> Constatei algo parecido em Goiás. Durante o período aurífero, os mina compunham a maioria dos escravos africanos. Ao final do século XVIII e início do XIX, quando a pecuária se consolidou, houve incremento dos angola (LOIOLA, 2009). A guia referente aos escravos de João Salgado reforça

<sup>2</sup> Paiva chegou a esta conclusão a partir da análise de inventários e testamentos. Para Goiás, constatee essa correlação a partir dos livros de registro de óbitos de Meya Ponte, atual Pirenópolis, contrapondo os dados de 1760-1776 aos de 1803-1810.

essa correlação, pois o arraial de Couros (atual Formosa), para onde levava seus escravos, era produtor de gado e couro e não era voltado à mineração.

Uma série de fatores esteve relacionada à escolha dos escravos. A preferência por um ou outro grupo ia além de suas “qualidades”. Havia ainda recursos financeiros, condições de comércio, interesses dos negociantes, condições de negociação e embarque na África etc (SOARES, 2000, p. 86). Além disso, à época existia a crença de que ter uma escrava mina dava sorte ao minerador (PAIVA, 2002, p. 187). Crença que parece ter sido seguida tanto em Minas como em Goiás, pois nesta Capitania o número de escravas mina foi significativamente superior ao das angola. Para se ter uma ideia de como essa crença esteve difundida, nos batismos de escravos de Vila Boa, de 1764 a 1792 – apesar da incompletude da documentação – entre os adultos batizados, havia 23 designados angola, e 159 ditos mina.

### **CONTRABANDO E DESCAMINHOS NO CAMINHO DO SERTÃO**

À época em que Salgado trouxe seus escravos para Goiás estava suspensa a cobrança do imposto da Provedoria Real quando o destino da mercadoria fosse a lavoura. Mas o dito imposto continuava obrigatório aos negociantes de escravos direcionados às regiões de mineração (RIBEIRO, 2006, p. 5). Salgado, apesar de adquirir os escravos para o trabalho na lavoura, foi obrigado a pagá-lo. No pedido de isenção da cobrança do imposto, afirmou ter passado com seus escravos e gêneros pelo registro (posto fiscal) de Lagoa Feia, em quinze de agosto de 1774, e lá não lhe pediram pagamento de tributo algum “pois com efeito estavam livres os ditos escravos, como se determina pelo dito Alvará e Ordem [de 1766]”<sup>3</sup>.

Salgado alegava que em janeiro de 1775, parte da contadoria de entradas de São João das Três Barras (região do atual Distrito Federal) foi transferida para Lagoa Feia, mas a arrecadação já estava proibida pela Junta Fiscal e, portanto, a cobrança do imposto era indevida. Afirmou ter sido ameaçado de prisão, pelo cabo de esquadra Julio de Brito Peixoto, caso não pagasse o valor de 56\$250 réis referente à entrada dos escravos. Coagido, pagou a quantia (mesmo sabendo que nada devia) da qual ainda obteve um recibo.

Por isso, um ano após entrar na capitania com seus escravos, Salgado reclamou da “segunda intenção do Cabo Julio de Brito Peixoto, fazer passar

<sup>3</sup> Arquivo do Museu das Bandeiras – Cx. 153, f. 2. Pedido de isenção de João Francisco Salgado, 1779.

o crédito dos escravos”, já que vigia a isenção do imposto. Recorreu ao rei para ser isentado “de pagar os ditos Direitos, mandando se lhe entregue o seu credito, visto não ter [...] entrado por aquele Registro no tempo em que nele se achava a Contagem, e não ser para negócio” mas para sua fazenda de gado.<sup>4</sup> Apenas em 1779 Salgado recebeu o despacho do procurador da Real Fazenda, anotado na primeira página de seu requerimento – que o imposto seria restituído “enquanto não constar que os escravos entraram para as minas”.

Do que aconteceu com Salgado tem-se um indicador do funcionamento dos registros e casas de contagem e do quanto a corrupção estava presente no trecho continental entre Goiás e África. Verdadeiros (des)caminhos do sertão se formaram sob a intenção de sonegar. Pícadadas e rotas foram subvertidas a interesses outros, malgrado terem sido abertas para facilitar a entrada de gêneros e escravos. Assim como os caminhos, as antigas casas de contagem e registros foram alteradas em seu objetivo. O que deveria garantir a tributação causava prejuízos ao erário régio. A grande extensão da capitania criava vulnerabilidades no sistema – por assim dizer – que a distante Coroa nem sempre foi capaz de controlar.

As casas de alfândega foram criadas em lugares estratégicos para coibir o intenso contrabando. Entretanto, a preocupação da Coroa com sua construção teria se iniciado tardiamente, apenas quando as minas de Goiás se tornaram interessantes economicamente (SALLES, 1992, p. 160-161). O registro de Lagoa Feia exemplifica a lentidão da Coroa em estabelecer esses postos de fiscalização.

Com a exaustão das minas, alguns registros teriam continuado a existir apenas devido o descaso do poder administrativo “ou por interesse no descaminho de mercadorias, dissimulado através da função arrecadadora” (SALLES, 1992, p. 161). No registro de Contagem (região do atual Distrito Federal), um dos fiscais vivia de conchavos com negociantes de escravos “à sombra da qual sustentava mulher e filhos com muita fartura, tendo um limitado soldo” causando muitos prejuízos à Coroa (BERTRAN, 2000, p. 84). Percebe-se, portanto, que o caso de Salgado possivelmente não foi único.

Não seria correto afirmar que a corrupção e o contrabando se disseminaram apenas ao final do século XVIII; tais práticas remontavam aos primeiros tempos da ocupação lusa. Vejamos, ainda que brevemente, como estavam arraigadas. O primeiro comboio oficial de escravos foi trazido a Meya

<sup>4</sup> Arquivo do Museu das Bandeiras – Cx. 153, f. 3. Pedido de isenção de João Francisco Salgado, 1779.

Ponte (Pirenópolis) em setembro de 1752, “do qual não se sabe o número, devido aos interesses dos colonos em sonegarem a capitação”, mas desde 1732 já chegavam lotes ilegais de negros (SALLES, 1992, p. 229). Difícil saber se os escravos pretos batizados e registrados nos livros de assento de Meya Ponte eram produto de contrabando. Certo é que desde 1732, ou seja, no primeiro livro de registro de escravos constam pretos sendo batizados.

Denúncias indicam a grandeza dos comboios e até a participação de governadores. Por volta de 1760, Dom João Manoel de Mello denunciava seu antecessor, Dom Álvaro Xavier Botelho de Távora (1756-1759) o Conde de São Miguel, por ter mandado trazer da Bahia “três lotes de negros em diferentes tempos, ao todo cento e sessenta”, todos ilegalmente (SALLES, 1992, p. 229). O dito governador teria se valido do capitão-mor Francisco Xavier Leite de Távora para vender um dos maiores comboios de negros trazidos da Bahia. De uma só vez teriam sido mais de 770. Segundo o governador João Manoel de Mello, o conde teria enriquecido com a prática de negociar pretos.<sup>5</sup>

Sequer os padres se furtaram de promover a ruína dos cofres d’El Rey. Felipe da Sylveira e Souza, um dos mais intrépidos padres das minas dos Guayazes, não escapou das denúncias. Além de se valer de “mulatas” para o trabalho doméstico e com elas “viver vergonhosamente de portas adentro”, mandou buscar da Bahia “um comboio de negros, que constou de 50 escravos os quais lhe conduziu para as Minas de Tocantins Francisco Pinheiro Caldas, que lhe entregou em o Arraial de Traíras” conforme seguia denunciando o dito governador João Manoel de Mello.

Ora, se o padre Souza importava escravos, provavelmente seu comboieiro se beneficiava de rotas “alternativas”, ou mesmo da prática do conluio com os fiscais de alfândega, como muitos fizeram à época, já que o padre era amigo do Conde de São Miguel. As denúncias do governador Mello envolveram, além de seu antecessor e do padre Felipe da Sylveira e Souza, Antonio da Cunha Soutomaior, ouvidor-geral e protegido do dito Conde de São Miguel. Segundo a acusação, Soutomaior teria sido sócio do tenente José Gomes Curado na compra de um lote de negros novos trazidos da Bahia. Com a morte do tenente, Soutomaior teria viciado a própria assinatura, não só uma, mas quatro vezes no testamento do sócio para evitar o ônus da compra de escravos e ter seu nome vinculado ao negócio.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Arquivo Histórico Ultramarino, CD-Rom, D. 986.

<sup>6</sup> Arquivo Histórico Ultramarino, CD-Rom, D. 986.

Outro que fez uso do Caminho do Sertão, com destino a Meya Ponte, foi o sargento-mor Antonio José de Campos que trouxe da Bahia em 1775 “avultados negócios de fazenda e captivos, com que atrahirão muitas arrobas de ouro no exercício de minerar [...], e um comboio de 260 e tantos captivos” (FERREIRA COSTA, 1978, p. 30). Ferreira Costa (1978) lembra-nos que Antonio José de Campos era neto do tenente José Gomes Curado, negociante de escravos.

Embora não esteja relacionado ao comércio ilegal, João Botelho da Cunha – citado por Luis Mott como um dos familiares do Santo Ofício em Goiás – indica a pujança dos negócios e o intenso trânsito África e Goiás, via Salvador: “Homem de grosso cabedal, chegou a levar desta cidade da Bahia um comboio de 170 e tantos escravos e outros tantos cavalos de carga de fazendas secas, e como sociado de seu irmão, é dos mais ricos e abastados naquela vila”, conforme declarado por uma das testemunhas. João Botelho não foi o único a se beneficiar do Caminho do Sertão. Outra testemunha a favor de Botelho vivia do negócio de “transportar escravos da Bahia para as minas de Goiás” (MOTT, 1993, p. 71).

Do exposto, temos um indício claro de que comboiar escravos, ilegais ou não, era uma prática familiar. Ou seja, essa teia de descaminhos no Caminho do Sertão sugere que o trecho continental do comércio atlântico (SOARES, 2000) voltado aos Guayazes foi tecido em meio a relações de compadrio e parentesco que ditavam certas prerrogativas, como notaram Fragoso e Gouvêa (2006) ao investigarem o comércio entre o Rio de Janeiro e a Costa da Mina. Também em Goiás, no negócio de comboiar escravos, as redes de favores e clientelismos tinham peso primordial.

E as denúncias? Retratam invenções e calúnias por desafetos, ou remetem a fatos que ocorreram? Difícil saber. Certo é que sem pertencer a uma parentela, dificilmente seguia-se adiante.

## OS CAMINHOS PARA GOIÁS

“Caminho Velho”. Assim era conhecida a primeira rota, saindo de São Paulo, a ligar o mar e o sertão. O longo percurso dificultava a chegada a Goiás e dava margem aos descaminhos do ouro. Em carta, o vigário Pedro Ferreira Brandão alertou ao desembargador Belchior do Rego de Andrade sobre os prejuízos – tanto ao erário régio quanto aos viandantes e negociantes – causados

pela localização do registro de contrato de entradas em Mogi, distante quatro dias de viagem de São Paulo.

Após a passagem do dito registro, os comboieiros gastavam entre sessenta e setenta dias até chegar a Vila Boa. O vigário dizia que os negociantes pagavam os direitos de entrada, mas muita carga se perdia nas matas e rios caudalosos, dando aos fiscais azo a interpretações – por vezes errôneas – sobre descaminhos de mercadorias. Segundo ele, esse longo percurso só favorecia o contrabando e os descaminhos do ouro. Por isso, sugeria a mudança de localização dos registros. Até 1733, este foi o único ponto de entrada permitido oficialmente para as minas dos Guayazes.<sup>7</sup>

Africanos desembarcados no Maranhão e Grão-Pará também teriam sido trazidos a Goiás (KARASCH, 2002, p. 124). A rota até Belém do Pará, via Rio Tocantins, era considerada deveras dificultosa, apesar dos intentos em navegá-la. Além das águas caudalosas, as margens do Tocantins eram habitadas pelos naturais da terra, cujos ataques eram freqüentes.<sup>8</sup>

Desde os anos iniciais de ocupação colonial em Goiás, a Coroa portuguesa tentou impedir qualquer comunicação com as capitânicas do norte. Além de descaminhar o ouro, havia a ameaça de as terras minerais ao norte dos Guayazes serem usurpadas pelo Maranhão.<sup>9</sup> Assim, não me parece consistente a assertiva de Karasch acerca da rota do Maranhão, a menos que a tenhamos como ponto de tráfico, e não de comércio. Naquela época, a extensão da capitania de Goiás, o dobro da atual, era um problema para as autoridades e havia pouco controle efetivo nas fronteiras. Em correspondência a Sebastião Mendes de Carvalho, Dom Luís de Mascarenhas<sup>10</sup> queixou-se, nos idos de 1740, que “do porto de Pontal estão saindo canoas para fazer viagem para o Grão-Pará, contra as ordens de Minha Majestade [...] envio um alvará para fazer queimar todas as canoas que nele houver capazes da dita navegação” (APOLINÁRIO, 2000, p. 41), indicando que, de fato, havia atividades ilegais por lá.

Havia constantes reivindicações dos moradores das margens do Tocantins para liberar a navegação desse rio. A elas se aliaram as do governador

<sup>7</sup> Arquivo Histórico Ultramarino, CD-Rom, D. 4.

<sup>8</sup> Arquivo Histórico Ultramarino, CD-Rom, D. 12.

<sup>9</sup> Em 1736 o Maranhão tentou se apossar de algumas terras pertencentes à capitania de Goiás, fato comunicado à Coroa pelo superintendente geral das minas dos Goiás, Gregório Dias da Silva. Disso resultou uma ordem ao governador do Maranhão em não adentrar nas terras goianas (LOIOLA, 2009, p. 45).

<sup>10</sup> Dom Luis de Mascarenhas foi capitão general de São Paulo, à qual Goiás esteve ligada até 1749, quando tomou posse o primeiro capitão general, D. Marcos de Noronha, o Conde dos Arcos.

José de Almeida Soveral e Carvalho, para quem essa ligação poderia impulsionar o comércio feito apenas com Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro (DOLES, 1973, p. 39). Sequer as tentativas de Pombal para abertura da rota surtiram efeito (SALLES, 1992; DOLES, 1973). Desta forma, se comboios de escravos entraram a partir dos portos do Maranhão e Pará, foi por contrabando, pois a navegação oficial do Rio Tocantins só foi facultada no governo de Luis da Cunha Menezes, em 1782. Daí se pode ter uma idéia de como o contrabando foi generalizado nos Guayazes.

Outra rota foi o “Caminho Novo”, via Rio de Janeiro. Mas, para compreender como ele alterou o comércio interno da Colônia, é preciso se mover no contexto atlântico e ir até a África. No final do século XVII e início do XVIII, negociantes da Bahia comerciavam diretamente com a África. Os cativos eram embarcados em diversos portos da Costa da Mina: Grande Popó, Ajudá, Jaquim e Apá e trazidos ao porto de Salvador (FLORENTINO; RIBEIRO; SILVA, 2004, p. 85-87).

De acordo com Mariza de Carvalho Soares, esse comércio entre a Bahia e a Costa da Mina ocorria *pari passu* à expansão dos reinos do interior da África em direção ao litoral. Ardra, Oyó, Achanti e Daomé disputavam territórios e mercados de escravos, com os quais os europeus negociavam, ao longo da Costa. Com isso, a Coroa portuguesa perdeu o controle do infame comércio, não só devido a inserção de nações rivais nas negociações, mas também de negociantes brasileiros, indicando a burla do exclusivo comercial e profundas transformações na América portuguesa (SOARES, 2000, p. 72).

As disputas por territórios litorâneos e as guerras de apresamento na África provocaram alterações no regime de tráfico para o e no Brasil. Nessa época, a Bahia sofreu, além da crise do preço do açúcar no mercado internacional (SCHWARTZ, 1988; RIBEIRO, 2006), com o declínio da importação de escravos da Costa da Mina, com a inserção da praça do Rio de Janeiro que negociava com o Porto de Luanda, na África central e com a abertura do “Caminho Novo” – que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais em 1711. Caminho Novo foi o nome dado à via que ligava o porto do Rio de Janeiro a Minas Gerais e Goiás passando pelo Porto de Estrela. Antes dessa abertura, o trajeto era feito via Paraty e durava entre 45 e 99 dias, dependendo das condições do tempo. Com o Caminho Novo o percurso foi reduzido para dez ou doze dias (FLORENTINO; RIBEIRO; SILVA, 2004, p. 86).

Com o Caminho Novo, os negociantes da praça do Rio de Janeiro passaram a ter maior possibilidade de re-investimento, maior lucratividade e giro de capital sobre seus negócios (FLORENTINO; RIBEIRO; SILVA, 2004, p. 87). Os de Salvador, pelo contrário, não contavam com essa vantagem e isso influenciaria na mudança de eixo do comércio atlântico de escravos. A partir de 1725, os comerciantes de Minas Gerais dariam preferência ao Caminho Novo, e Salvador permaneceria como entreposto secundário e complementar a várias capitanias, entre elas, Goiás. (FURTADO, 1999; FLORENTINO; RIBEIRO; SILVA, 2004; MARTINS; SILVA, 2006).

## **O CAMINHO DO SERTÃO**

Apesar de ser um dos mais antigos, o Caminho do Sertão, Caminho da Bahia, ou ainda Caminho dos Currais, passou por várias interdições da Coroa para evitar o extravio de ouro e diamantes que saíam das Minas Gerais. O primeiro embargo foi feito logo após sua abertura, nos anos iniciais do século XVIII, sendo permitida apenas a passagem de gado em pé e carne seca. Contudo, essa proibição nunca foi respeitada (FURTADO, 2006, p. 168). De acordo com o que encontrei na documentação, em Goiás esse Caminho passou a ser explorado oficialmente a partir de 1733.

Em 1734, José da Costa Diogo comandou uma expedição que tentou chegar ao Serro do Frio em Minas Gerais, a partir do Rio São Francisco. Na narrativa sobre o feito, relatou as dificuldades e os melhores lugares para descanso. Segundo Diogo, “no ano de 1732 saiu uma bandeira de 50 pessoas, entre brancos e escravos, em descobrimento de ouro, e até novembro de 1734 não houve mais notícia dela por onde se julgava perdida ou derrotada do Gentio”.<sup>11</sup> A narrativa de Diogo deixa claro tratar-se de um trecho bastante perigoso à época. Tudo indica que as dificuldades foram superadas. Durante o período em que vigorou a mineração em Goiás, o Caminho do Sertão serviu como ponto de intercessão entre Goiás e África, via porto de Salvador.

Margeando o São Francisco, esse caminho também ficou conhecido como “Caminho dos Currais do Sertão” em alusão às fazendas de gado, ponto de apoio aos comboieiros direcionados às regiões centrais do Brasil. Antonil indicou suas facilidades àqueles cujo destino era Minas Gerais:

---

<sup>11</sup>Arquivo Histórico Ultramarino, CD-Rom, D. 12.

este caminho da Bahia para as minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da Vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgadas e as cargas (ANTONIL, 2001, p. 187).

É possível demarcar o Caminho do Sertão tendo como referencial o itinerário percorrido por Luís da Cunha Menezes (governador entre 1778-1783). O caminho saía da Cachoeira do Moritiba, atual município de Cachoeira na Bahia, passando pelos arraiais/localidades de Mangabeira, Pedra Redonda, Boa Vista, Morrinhos, Palma, Olhos d'Água, Almas, Sincurá, Carvalho, Vila Nova das Contas, Tapera do Tenente, Quebradas, Lagoa de João Marques, Possains, Pau d'Espinho, Curralinho, Fazenda do Riacho, Arraial da Carinhanha, Toque-Lambô, Sítio do Meio, Presídio, Vareda do Fogo, Forquilha, Saco do Taquari e Formoso, “sítio onde faz limite a capitania de Pernambuco com a de Goiás” (BERTRAN, 1997, p. 74). De Formoso seguia para Santa Maria, Feijoal, Águas Claras, Bandeirinhas, Contagem de São João das Três Barras (atual Distrito Federal), Vendinha, Mamoeiras, Meia Ponte (Pirenópolis), Lagoa Grande, passava pelo rio Uru para chegar a Ouro Fino (distava dezoito quilômetros de Vila Boa e atualmente extinto) e finalmente a Vila Boa. O percurso de Cunha Menezes durou 44 dias, totalizando 345 léguas (BERTRAN, 1997, p. 74), ou seja, 2.100 quilômetros.

Comboios de escravos levavam maior tempo, pois seguiam a pé e não sobre cavalos, como se deslocou Luis da Cunha. Outras mercadorias eram trazidas, aumentando a duração da viagem.

Do registro de Três Barras (região do Distrito Federal), de acordo com o primeiro governador de Goiás, Dom Marcos de Noronha, “entra o comércio de fazendas, e Escravos, que da cidade da Bahia vem para esta Vila, as Minas de Meia Ponte, e ainda para as de Pilar, e Crixaz: por ele entram também os Gados, Cavalgadas, carnes secas, que vem do sertão para esta Vila”.<sup>12</sup> Localizado na comarca do norte, o registro do Duro (Dianópolis), construído por volta de 1762, tinha localização estratégica “por ser mais cômodo para os viandantes que vem da Bahia”. Referente ao norte da capitania, o governador informava,

<sup>12</sup> Arquivo Histórico Ultramarino, CD-Rom, D. 603.

para o Cavalcante, e Arrayas podem entrar os que vierem da Bahia, sem passar pelo Registro do Boqueirão, como já tem feito alguns, inda que poucos, tomando por umas Chapadas, que ficam nos Gerais do Sertão, do dito Registro do Boqueirão para fora.<sup>13</sup>

O capitão-general de Goiás, Dom José de Almeida e Vasconcelos (1772-1778), dirigiu-se ao Marquês de Pombal alertando sobre a fragilidade e falhas na localização das contagens. Segundo ele, era necessário evitar o extravio do quinto e “colocar um Registro em São Domingos, perto das lavras auríferas e próximo à fronteira com a Bahia” (SALLES, 1992, p. 161). Na documentação administrativa há constantes referências e recomendações em relação às picadas que ligavam Goiás à Bahia por conta das facilidades de contrabando.

A maior incidência de casas de alfândega no lado norte da capitania indica como o Caminho do Sertão foi importante. Como dito, os documentos oficiais sugerem que durante o século XVIII os pretos trazidos a Goiás via Bahia, tanto legal quanto ilegalmente, foram trazidos a Goiás predominantemente por essa via.

Assim, no contexto setecentista de Goiás, parece-me que a maioria dos africanos escravizados trazidos a Goiás passou pelo Caminho do Sertão. Acredito, assim como Martins e Silva (2006, p. 12-ss) e Furtado (2006, 1999), que esta escolha derive das facilidades de contrabando, aliada àquelas que o Caminho Velho (via Mogi das Cruzes – São Paulo) e o Caminho Novo (pelo Rio de Janeiro) não tinham: abundância de água, clima mais ameno, segurança e fazendas na quais a alimentação e estadia aos comboieiros eram garantidas.

Pelo Caminho do Sertão o esforço físico era menor, as descidas eram mais suaves, ao contrário do Caminho Novo, no qual o relevo obrigava maior resistência física. Para os comboieiros, tratantes de uma mercadoria que se auto-transportava e estava debilitada – tanto do apresamento ainda na África, quanto da longa e insalubre travessia atlântica – esse era um ponto importante. A nova marcha continental possuía mais de dois mil quilômetros até Goiás, o que tornava a empreitada bastante arriscada.

A formação arbórea do cerrado também pode ter motivado a preferência pelo Caminho do Sertão. A paisagem era facilmente visualizada, os comboieiros teriam mais tempo de preparo em caso de ataques, ao contrário da Mata Atlântica, mais densa e perigosa. Ademais, o clima com duas estações

<sup>13</sup> Arquivo Histórico Ultramarino, CD-Rom, D. 608.

bem definidas – uma seca e outra chuvosa – típico do cerrado, favorecia o planejamento das viagens, em maior parte feitas no período das secas.

## OS PRETOS NOS GUAYAZES

As guias de despacho de escravos acenam que o porto de Salvador foi a principal conexão entre Goiás e África no século VIII. Há indícios de que o século XIX traria mudanças para Goiás, que passaria a demandar na praça do Rio de Janeiro. Nesse sentido, é importante destacar a diferença entre ponto de abastecimento e ponto de conexão. Refiro-me a ponto de abastecimento como a região/local de apresamento de cativos, e a Salvador como ponto de conexão entre Goiás e África. Ribeiro (2006) verificou que – apesar da abertura do Caminho Novo e da inserção do Rio de Janeiro no comércio atlântico, destituindo a primazia dos negociantes de Salvador – o porto baiano continuou a ser importante para várias capitanias, entre elas Goiás.

Entre 1760-1770, a prevalência dos africanos sobre os crioulos (nascidos na Colônia) no total de escravos trazidos a Goiás é nítida. Para ilustrar essa preferência, de 1760-1770, a média de africanos trazidos a Goiás girava em torno de 97,5%. Para Minas Gerais esse grupo somou 99,7% em relação ao total (RIBEIRO, 2006). A exportação para Goiás – apesar de menor, se comparada a Minas Gerais – expõe a preferência por cativos novos (africanos).

No tocante à superioridade numérica dos africanos sobre crioulos no cômputo de escravos saídos de Salvador, Ribeiro atenta para o baixo índice de reprodução natural dos escravos na colônia, mas, sobretudo para o desinteresse na circulação de crioulos. “Vender um crioulo significava separá-lo de sua família, de seus amigos, o que poderia gerar conflitos que pudessem desestabilizar o sistema”; com os ladinos ocorria algo semelhante, já que estavam mais ambientados no mundo colonial (RIBEIRO, 2006, p. 9). Assim, ao retomarmos o trecho do documento no início deste artigo, entenderemos por que Francisco Salgado trouxe onze boçais, dois ladinos e nenhum crioulo.

Goiás respondeu, em 1767, por 1/3 do total dos escravos despachados de Salvador, totalizando 374 cativos, e foi a terceira localidade que mais recebeu escravos, atrás de Minas Gerais e Rio de Janeiro, respectivamente (RIBEIRO, 2006, p.5). Entre 1759 e 1772 foram encaminhados a Goiás 2.094 africanos e 281 crioulos por meio de 277 passaportes (MARTINS; SILVA, 2006, p. 5). Estes números se referem àqueles escravos despachados de Salvador legalmente;

havia ainda os negociados nas regiões vizinhas e que podem não ter sido registrados na capital.

Diante desses dados, convêm retomar as denúncias de comboios ilegais de escravos novos. Ora, as guias informam o máximo de 364 escravos despachados no ano de 1767. Se tomarmos as denúncias contra o Conde de São Miguel por verdadeiras, segundo as quais em um mês teriam sido trazidos 770 africanos, conclui-se que a maioria de escravos foi trazida a Goiás ilegalmente, dificultando estimativas sobre o quantitativo de escravos nesta capitania.

É sintomático que numa época, 1760-1770, declarada por Palacín (1994, p. 117-ss) como início da crise mineratória, escravos africanos continuassem a ser sistematicamente trazidos a Goiás. Palacín voltou-se às correspondências oficiais, nas quais governadores e outros agentes burocráticos queixavam-se da queda da mineração, responsável pela redução na arrecadação fiscal. Vale lembrar que a mineração não é o único índice que nos permite refletir acerca da arrecadação fiscal. Obviamente foi o mais importante, mas não o único.

De igual modo, a insatisfação dos governadores com a arrecadação fiscal sempre esteve presente nas correspondências. O próprio Palacín observou que D. Marcos de Noronha já em 1749 se queixava da “decadência do ouro” e previa um futuro tenebroso às Minas dos Guayazes (PALACIN, 1994, p. 117). Em consideração aos discursos dos governadores e representantes da Coroa, pode-se usar raciocínio análogo ao de João J. Reis em sua análise sobre o quilombo dos Palmares. Segundo o autor, os governadores de Pernambuco mascaravam o fracasso das expedições superestimando o número de quilombolas (REIS, 1995-1996, p. 16). Numa economia marcada pela incerteza, como a aurífera, esse tipo de tática possivelmente foi empregada para mascarar a participação de altos funcionários em atividades lesivas ao erário régio, como a fraude nas casas de alfândega, bem como a participação dos próprios governadores. Conforme indiquei ao longo do texto, denúncias não foram poucas.

De qualquer maneira, a criação das casas de alfândega parece ser um indício consistente da contínua entrada de mercadorias de várias “qualidades” no sertão de Goiás e, nesse caso, o contrabando é um dado que, apesar de ser de difícil quantificação, aponta para uma capitania sobre a qual é preciso destacar que “crise aurífera” não pode ser tomada como sinônimo de total decadência econômica.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A descoberta do ouro nas regiões centrais do Brasil reorganizou toda a economia do Império Colonial Português. Seus reflexos foram sentidos desde Portugal, África, até os sertões do Brasil colonial, para onde também fluía o “infame comércio atlântico de almas”.

O fluxo de escravos trazidos a Goiás ocorria concomitantemente com alterações importantes no Brasil e na África, demonstrando como cada lugar se conectava a outro. As conexões atlânticas adentravam os sertões do Brasil a partir de vários caminhos. Nessa estreita relação ocasionada, entre outros fatores, pela descoberta do ouro, Goiás figurou como trecho interno do tráfico atlântico, sendo Salvador o principal ponto de conexão entre Goiás e África, este principal ponto de abastecimento ao longo do século XVIII.

Apesar da redução significativa da jornada com a abertura do Caminho Novo, alterando o comércio litorâneo para Minas Gerais, foi, provavelmente, a partir do Caminho do Sertão que a maioria dos escravos trazidos para o norte da capitania de Goiás continuou a ser trazida via Bahia, pois a parte norte estava mais próxima de Salvador do que do Rio de Janeiro.

Gostaria de ressaltar que Furtado (1999), Florentino, Ribeiro e Silva (2004), Ribeiro (2006) e Martins e Silva (2006) atentaram para o papel secundário do Caminho do Sertão a partir da abertura do Caminho Novo nas negociações entre Minas Gerais e os portos litorâneos. Porém, no caso de Goiás, há fortes indícios de que a mudança de eixo comercial que ocorreu em Minas Gerais se daria em Goiás – ao menos é isso que a documentação sugere – somente no século XIX. Para os limites deste artigo, friso que essa mudança de eixo comercial para o Rio de Janeiro ainda aguarda pesquisas pormenorizadas que possam corroborar essa hipótese ou não.

De toda forma, as facilidades decorrentes das redes de relações entre negociantes e funcionários régios – nas quais até os governadores se envolveram –, o sem-número de pequenas entradas e as grandes distâncias entre estas e as casas de contagem, foram apenas alguns aspectos que mantiveram a preferência dos comboieiros e negociantes de escravos pelo Caminho do Sertão. Seus lucros foram garantidos não só com a sonegação, mas também com os juros cobrados pela venda a prazo, ruína de muitos mineiros. Quiçá, esse tenha sido um dos motivos que levaram o próprio Salgado, e vários outros, a buscar seus escravos na Bahia de Todos os Santos.

O Caminho do Sertão também era conhecido como Caminho dos Currais e Caminho da Bahia. Uma rota, vários nomes. Uma rota que levava a diferentes direções – capitânicas auríferas – mas, o sentido era sempre o mesmo: enriquecimento, ainda que por caminhos tortuosos e perigosos. Ao longo do século XVIII, tornou-se cada vez mais atraente aos comboieiros, consolidando-se igualmente como descaminho do ouro e tributos. Um caminho que, em dúvida, aproximou Goiás e África, embora estivessem distanciadas por um oceano; distância que homens como João Francisco Salgado ajudaram a estreitar.

## THE CAMINHO DO SERTÃO – NOTES ABOUT NEARNESS BETWEEN GOIÁS AND AFRICA

### ABSTRACT

*During 18<sup>th</sup> century, and part of 19<sup>th</sup>, Goiás Captaincy received many enslaved Africans, showing its insertion in the infamous Atlantic slave trade, which used a complex system of classification. In spite of geographic distance, far from littoral, Goiás was an internal part of transatlantic trade. However, we don't know much about the routes from this new continental walk. This text will answer these questions and identify Goiás participation in this commerce.*

**KEY-WORDS:** *Atlantic Trade. Slaves. Smuggle.*

### FONTES

Arquivo do Museu das Bandeiras - Pedido de isenção dos Direitos de Entrada, por parte de João Francisco Salgado a “huns muleques para o serviço da sua Fazenda”. Fundo Colônia, caixa 153, Assuntos Diversos, Impostos - Escravos, (1779 a 1821).

Arquivo Histórico Ultramarino – Documento 4. Carta (cópia) do vigário de Goiás, [arraial de Santa Ana], Pedro Ferreira Brandão, ao desembargador Belchior do Rego de Andrade. In: Catálogo de Verbetes dos Manuscritos Pertencentes à Capitania de Goiás existentes no AHU.

Arquivo Histórico Ultramarino – Documento 8. Roteiro de viagem de José da Costa Diogo e João Barbosa [...]. In: Catálogo de Verbetes dos Manuscritos Pertencentes à Capitania de Goiás existentes no AHU.

Arquivo Histórico Ultramarino – Documento 12. Roteiro (cópia) da derrota do rio Tocantins até Belém do Pará. In: Catálogo de Verbetes dos Manuscritos Pertencentes à Capitania de Goiás existentes no AHU.

Arquivo Histórico Ultramarino – Documento 22. Consulta do Conselho Ultramarino, ao rei D. João V [...].In: Catálogo de Verbetes dos Manuscritos Pertencentes à Capitania de Goiás existentes no AHU.

Arquivo Histórico Ultramarino – Documento 603. Ofício do [governador e capitão-general de Goiás, conde dos Arcos], D. Marcos de Noronha, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real. In: Catálogo de Verbetes dos Manuscritos Pertencentes à Capitania de Goiás existentes no AHU.

Arquivo Histórico Ultramarino – Documento 986. Ofício do [governador e capitão-general de Goiás], João Manuel de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo]. In: Catálogo de Verbetes dos Manuscritos Pertencentes à Capitania de Goiás existentes no AHU.

Arquivo Histórico Ultramarino – Documento 1098. Carta do [governador e capitão-general de Goiás], João Manuel de Melo, ao rei [D. José]. In: Catálogo de Verbetes dos Manuscritos Pertencentes à Capitania de Goiás existentes no AHU.

## REFERÊNCIAS

ANTONIL, A. J. **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

APOLINÁRIO, J. R. **Escravidão negra no Tocantins colonial: vivências escravistas em Arraias (1739-1800)**. Goiânia: Kelps, 2000.

BERTRAN, P. **Notícia geral da Capitania de Goiás**. Goiânia: Editora da UCG, Editora da UFG; Brasília: Solo Editores, 1997.

\_\_\_\_\_. **História da terra e do homem no Planalto Central**. Eco-história do Distrito Federal: do indígena ao colonizador. Brasília: Verano, 2000.

DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. Goiânia: Oriente, 1973.

FRAGOSO, J.; GOUVEA, M. de F. S. Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In: FRAGOSO, João; et al. (Org.). **Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006. p. 25-72.

FERREIRA COSTA, L. C. B. **Arraial e coronel: dois estudos de história social**. São Paulo: Cultrix, 1978.

FLORENTINO, M.; RIBEIRO, A. V.; SILVA, D. D. da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX). **Afro-Ásia**, n. 31, p. 83-126, 2004.

FURTADO, J. F. Teias de negócio: conexões mercantis entre as Minas do ouro e a Bahia, durante o século XVIII. In: FRAGOSO, João; et al. (Org.). **Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006. p. 165-192.

\_\_\_\_\_. Os sons e os silêncios nas minas do ouro. In: FURTADO, Junia F. (Org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e Áfricas**. São Paulo: Annablume, 2008. p. 19-56.

\_\_\_\_\_. **Homens de negócio**. A interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas setecentistas. São Paulo: Hucitec, 1999.

KARASCH, M. Central Africans in Central Brazil, 1780-1835. In: HEYWOOD, L. M. (Ed.). **Central Africans and cultural transformations in the American diaspora**. Cambridge: Cambridge University Press, 2002. p. 117-153.

LOIOLA, M. L. **Trajetórias para a liberdade: escravos e libertos na Capitania de Goiás**. Goiânia: Ed. da UFG, 2009.

MAMIGONIAN, B. G. Do que “o preto mina” é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. **Afro-Ásia**, n. 24, p. 71-95, 2000.

MARTINS, M. do C. S.; SILVA, H. C. C. da. **Via Bahia: a importação de escravos para Minas Gerais pelo caminho do sertão 1759-1772**. Disponível em: <[www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario\\_diamantina/2006/D06A002.pdf](http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A002.pdf)> Acesso em: 09 mai. 2007.

MOTT, L. A inquisição em Goiás – fontes e pistas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás**, n. 13, p. 33-76, 1993.

PAIVA, E. F. Bateias, carumbés, tabuleiros: mineração africana e mestiçagem no Novo Mundo. In: PAIVA, E. F.; ANASTASIA, C. M. J. (Org.). **O trabalho**

**mestiço:** maneiras de pensar e formas de viver – séculos XVI a XIX. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: PPGH-UFMG, 2002. p. 187-207.

PALACIN, L. **O século do ouro em Goiás**. 4. ed. Goiânia: UCG, 1994.

REIS, J. J. Quilombos e revoltas escravas no Brasil – “nos achamos em campo a tratar da liberdade.” **Revista USP**, n. 28, p. 14-39, dez/1995-fev/1996.

RIBEIRO, A. V. **E lá se vão para as minas:** perfil de comércio de escravos despachados da Bahia para as gerais na segunda metade do século XVIII. Disponível em: <[www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario\\_diamantina/2006/D06A004.pdf](http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A004.pdf)> Acesso em: 09 mai. 2007.

SALLES, Gilka V. F. de. **Economia e escravidão na Capitania de Goiás**. Goiânia: Ed. da UFG, 1992.

SOARES, M. de C. **Devotos da cor**. Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

SCHWARTZ, S. **Segredos internos:** engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835. Trad: L. T. Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.